17e Année. — N° 828
Pour la publicité: Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

1er Août 1914. — Tous les Samedis
Rédaction et Administration 90, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO : LE TOUR DE FRANCE

VIE AU GRAND AIR

PHILIPPE THYS, VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE

Pour la seconde fois, Ph. Thys a gagné le Tour de France, sur bicyclette Peugeot, *exploit que seul Petit-Breton avait réussi, également sur* Peugeot.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Triomphent partout avec tous!

Automobiles

Tour de France 1914

Les BARRÉ, BUICK, AQUILA GRÉGOIRE et ZEDEL . . . .

Canots-automobile

Meeting Monaco 1914

DESPUJOLS-SIGMA, SIGMA V-SIGMA VI, SIGMA-DESPUJOLS, TOTO-BONCOURT . . . . . .

Tous les 1er Prix et Record du Monde

Motocyclettes

Paris-Nice, Circuits de l'Eure et du Sud-Ouest

CLYNO-SUNBEAM, GRAPPERON-TRIUMPH, SINGER, B.S.A. NEW-HUDSON-CLEMENT, INDIAN, TERROT-RÈNÉ GILLET. etc. etc.

Aviation

Rallye aérien

RENAUX sur biplan MAURICE FARMAN, moteur RENAULT

employaient les Gargoyles Mobiloils

GARGOYLE Mobiloils
Une Qualité pour chaque Type de Moteur

Guide pour le graissage scientifique des automobiles:

E signifie Gargoyle Mobiloil E. — Arctic, Gargoyle Mobiloil Arctic.
A, Gargoyle Mobiloil A. — BB, Gargoyle Mobiloil BB.
B, Gargoyle Mobiloil B. — C, Gargoyle Mobiloil C.

GARGOYLE Mobiloils
Une Qualité pour chaque Type de Moteur

1914	ÉTÉ	HIVER	1914	ÉTÉ	HIVER	1914	ÉTÉ	HIVER	1914	ÉTÉ	HIVER	1914	ÉTÉ	HIVER	1914	ÉTÉ	HIVER
Adler	A	A	Charron	A	A	Excelsior	A	Arctic	Lorraine-Diétrich	BB	A	Pierron	BB	A	Sigma	BB	A
Alcyon	A	Arctic	Chenard-Walcker	BB	A	Eysink	BB	A	Majola	BB	BB	Pilain	BB	BB	Simplicia	BB	A
Alfa	BB	BB	C. I. D.	BB	A	F. A. B.	BB	A	Martini	BB	A	Pipe	BB	A	Singer	A	A
Aquila	BB	BB	Clément-Bayard	BB	A	Fiat	BB	BB	Mathis	BB	A	Ponette	BB	BB	Sizaire-Naudin	BB	A
Argyll	BB	BB	Cohendet	BB	A	Flanders	Arctic	Arctic	Mercédès	A	A	R. C. H.	Arctic	Arctic	S. P. A.	B	BB
Ariès	A	Arctic	Corre La Licorne	B	BB	F. N.	BB	A	Métallurgique	BB	A	Renault	A	Arctic	Springuel	BB	A
Aster	BB	A	Côte	BB	BB	Ford	Arctic	Arctic	Miesse	BB	A	Reo	A	Arctic	Spyker	BB	A
Audax	BB	A	Cottin et Desgouttes	A	Arctic	Germain	BB	A	Minerva	A	Arctic	Reyrol	BB	A	Studebaker	A	Arctic
Austin	A	A	Crespelle	BB	BB	Gobron	BB	A	Mitchell	A	Arctic	R. M. C.	Arctic	Arctic	Stabilia	BB	A
Barre	BB	A	Daimler	BB	A	Grégoire	BB	A	Mors	BB	A	Rochet-Schneider	Arctic	Arctic	Stimula	BB	A
Bedford	A	Arctic	Darracq	A	Arctic	Hédéa	BB	A	Motobloc	B	BB	Rolland-Pilain	BB	A	Stœwer	A	A
Bellanger Frères	Arctic	Arctic	Dasse	BB	BB	Hispano-Suiza	A	A	Nagant Frères	A	A	Rolling	BB	BB	Sunbeam	BB	A
Benz	A	A	De Dion-Bouton	BB	A	H. L.	BB	A	Napier	BB	A	Rolls-Royce	A	A	Terrot	BB	A
Berliet	BB	A	Delage	BB	A	Hotchkiss	A	A	Nazzaro et Co	B	BB	Ronteix	BB	A	Turcat-Mery	BB	BB
Bianchi	BB	BB	Delahaye	BB	A	Humber	BB	A	Niclausse	BB	A	Rossel	BB	A	Turicum	BB	BB
Léon Bollée	BB	A	Delaugère et Clayette	BB	BB	Hupmobile	A	Arctic	Opel	A	A	Roy	BB	A	Unic	BB	A
Bovy	BB	A	Delaunay-Belleville	B	BB	Hurtu	BB	BB	Optima	BB	A	Saurer	A	Arctic	Vermorel	BB	BB
Brasier	BB	BB	Diatto	B	BB	Imperia	BB	A	Orel	BB	BB	S. A. V. A.	BB	A	Vinot-Deguingand	B	BB
Bugatti	A	Arctic	Diederichs	BB	A	Isotta-Fraschini	A	A	Overland	Arctic	Arctic	S. C. A. R.	BB	BB	Violette	BB	A
Buick (2 cylindres)	A	A	Doriot-Flandrin-			Italà	BB	A	Packard	Arctic	Arctic	S. C. A. P.	BB	A	Violet-Bogey	A	A
Buick (4 cylindres)	A	Arctic	Parant	BB	A	Krit	A	A	Panhard-Levassor	A	Arctic	S. C. A. T.	BB	BB	Vivinus	BB	A
La Buire	BB	BB	D. S. P. L.	BB	BB	Labor	BB	A	Peugeot	BB	A	Scacchi	B	B	Zèbre (Le)	BB	BB
Cadillac	Arctic	Arctic	Dupressoir	BB	BB	Lancia	BB	A	Peugeot Voiturettes	A	Arctic	Schneider	BB	A	Zedel	BB	A
Case	A	Arctic	Dürkopp	BB	A	Lion Peugeot	A	Arctic	Piccard-Pictet	BB	A	Schneider sans soup.	Arctic	Arctic	Zust	A	A

ILLUSTRA-PHOTO-

VACUUM OIL COMPANY S.A.F. - 34, Rue du Louvre, PARIS

SUCCURSALES: Alger, Bâle, Barcelone, Belfort, Bruxelles, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam, Rouen, Tunis

17e Année. — N° 828.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : **0** FR. **60** : AUTRES PAYS : **0** FR. **70**

1er Août 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE VAINQUEUR PROBABLE DU GRAND PRIX DE L'AÉRO CLUB : RENÉ RUMPELMAYER

Le Grand Prix de l'Aéro Club de France, dont le départ donné aux Tuileries fut assombri par l'accident de Blanchet et de son second Duval, a été très chaudement disputé. Le vainqueur semble être le champion du sphérique, l'ancien recordman de la distance, René Rumpelmayer, qui est descendu à Givinant Lake, dans le nord du Pays de Galles. Le pilote belge Demuyter qui, lui, a atterri à Abergale, menace de très près René Rumpelmayer.

THYS ET ROSSIUS A BELFORT (Clichés de notre envoyé spécial.)

L'année dernière, le Tour de France n'avait dû son intérêt qu'au match Philippe Thys contre Petit-Breton; cette année, sans le duel Thys-Rossius, qui ne dura pas aussi longtemps, l'épreuve aurait été monotone, tant était grande la supériorité de l'équipe Peugeot *très homogène.*

RÉFLEXIONS SUR LE TOUR

PAR JACQUES MORTANE

Le Tour de France est terminé ! Ouf ! Depuis deux ans seulement et surtout cette année nous avons pris l'habitude de considérer cette épreuve comme le prototype de la course ennuyeuse et sans intérêt. Jadis la lutte qui se livrait depuis le départ de Paris et se prolongeait pendant tout le circuit pour ne donner un résultat qu'au retour au Parc des Princes passionnait la foule. Chacun se demandait quel serait le vainqueur de l'étape suivante, calculait l'avance ou le retard de son favori. En un mot, le Tour de France pendant un mois absorbait à lui seul l'attention de tous les sportsmen.

Aujourd'hui les choses ont changé. A la rigueur, l'an dernier, le duel fut émouvant jusqu'à l'avant-dernière étape, grâce au courage indomptable et à la mâle énergie de Petit-Breton. On se souvient qu'après un début difficile, le vainqueur de la catégorie des machines poinçonnées en 1906 et du classement général en 1907 et en 1908, remonta progressivement, devint second et allait passer premier dans l'avant-dernière étape, Thys subissant un arrêt de près de trois quarts d'heure, lorsqu'il fut victime d'un accident irréparable. Il abandonnait, aux portes de Paris, alors que, pour la troisième fois, il allait triompher, et ce malgré l'esprit d'équipe.

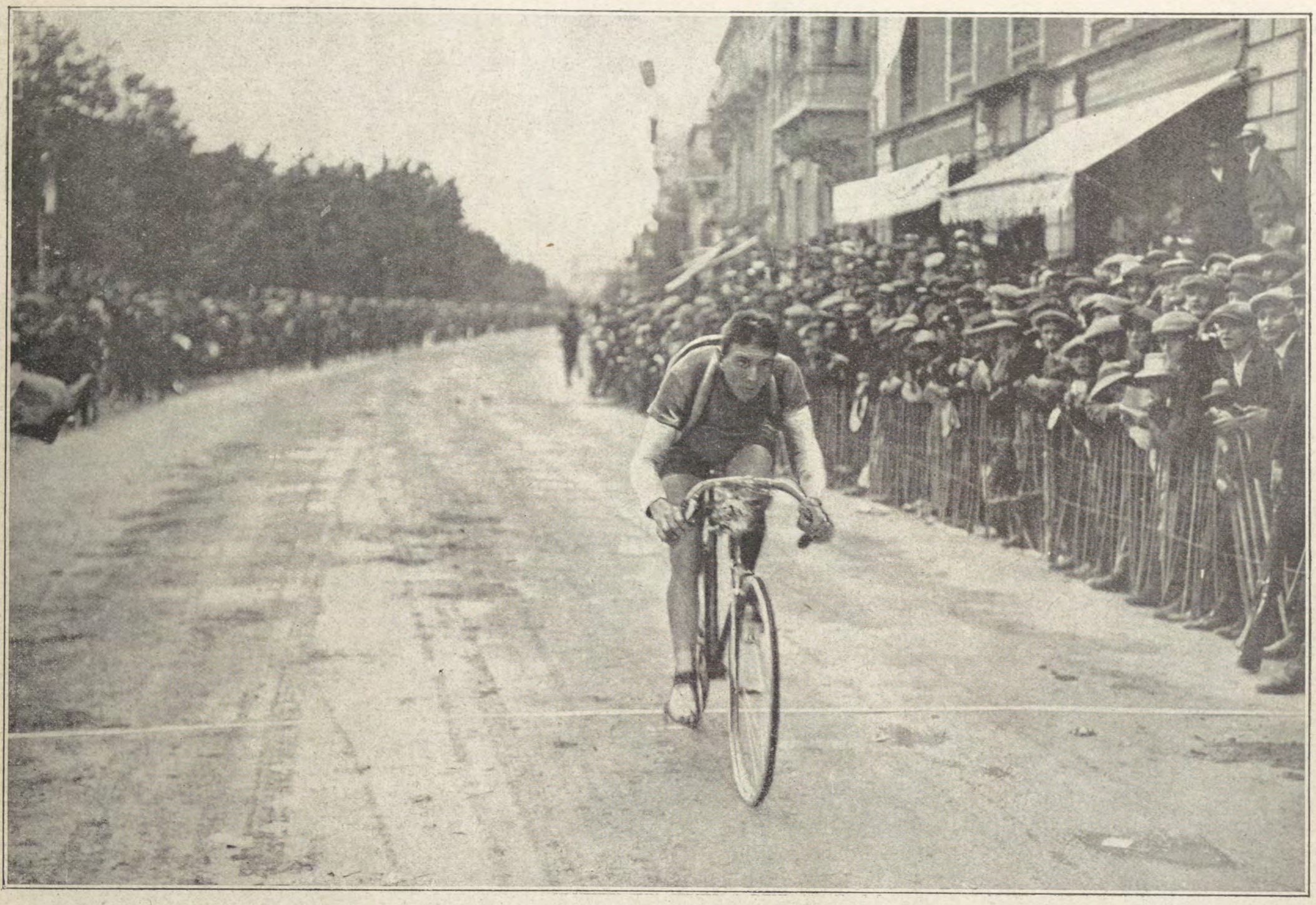
Cette année, pendant longtemps, nous avons espéré une répétition de ce duel, grâce à Rossius contre Thys, mais Rossius n'est peut-être pas assez habitué, il est peut-être moins courageux que Petit-Breton et, peut-être encore l'esprit d'équipe des Peugeot était-il plus homogène, mieux compris qu'en 1913, ce qui semblait pourtant impossible. Toujours est-il que bien avant la fin Rossius ne fut plus du tout dangereux et devait suivre à distance respectueuse Thys, Pélissier et Alavoine.

A ce propos, je dois rendre hommage à la merveilleuse compréhension de la course que se fait la maison Peugeot. Certains lui reprochent d'organiser une coalition. Mais ce reproche n'est-il pas le plus bel éloge qui puisse lui être adressé ? Quelle est la base du règlement, sinon l'esprit d'équipe ? Par conséquent, pour gagner il ne faut pas hésiter à développer cet esprit et à le rendre aussi méthodique, aussi précis que le fit la marque Mercédès dans le Grand Prix de l'Automobile Club. Les représentants de Peugeot étaient extrêmement bien choisis, admirablement outillés ; ils savaient exactement ce qu'ils avaient à faire, connaissaient leurs droits et leurs devoirs, étaient soignés par des maîtres. Les autres maisons ne peuvent se plaindre. Elles n'avaient qu'à agir de même. Oui, mais ce n'est pas chose facile et on ne saurait trop citer en exemple la puissance d'une firme qui peut s'offrir le luxe de présenter un groupe de coureurs extrêmement cher et de s'aligner dans une compétition aussi redoutable avec la certitude absolue de gagner quelle que soit la valeur individuelle des adversaires.

Je sais que ce n'est pas très sportif, mais à qui la faute ? Au règlement uniquement. Lorsque les organisateurs s'occupaient davantage du sport, Peugeot gagnait avec la même régularité. Conclusion : la marque de Valentigney sait ce qu'il faut faire et elle le fait. Nous n'avions pas besoin de ce nouveau succès pour nous en rendre compte. D'ailleurs les chiffres ne sont-ils toujours les meilleurs arbitres ? La marque Peugeot vient de remporter sa sixième victoire dans le Tour de France disputé douze fois, et s'est par conséquent attribué à elle toute seule la moitié des succès. De plus, cette année, sur 15 étapes, elle en a gagné 12, et sur 12 coureurs engagés elle en a ramené 11 à Paris avec le classement incroyable suivant : 1er Thys, 2e Pélissier, 3e Jean Alavoine, 5e Garrigou, 6e Emile Georget, 8e

PÉLISSIER, 1er DE GENÈVE-BELFORT

Pélissier, rival de Thys dans l'équipe Peugot, gagna l'étape Genève-Belfort (335 km.) en 12h. 32 m. 5 s.



JEAN ALAVOINE ARRIVE A BELFORT

Jean Alavoine arrive second à Belfort derrière Pélissier. Celui-ci qui gagnait l'étape Genève-Belfort (335 kilomètres), en 12 heures, 35 minutes, 5 secondes, avait pu se débarrasser de son camarade d'équipe retardé par une crevaison.

Lambot, 9e Faber, 10e Heusghem, 11e Christophe, 13e Egg, 29e Baumler. Quels athlètes ! Quelles machines ! Et surtout quelle maison ! Enfin, c'est pour nous une véritable joie de voir le challenge de la *Vie au Grand Air* remporté encore par Peugeot, grâce à la victoire de Thys. C'est la seconde fois consécutive que Thys rapporte cet objet d'art à sa marque.

LE BILAN DE 1914

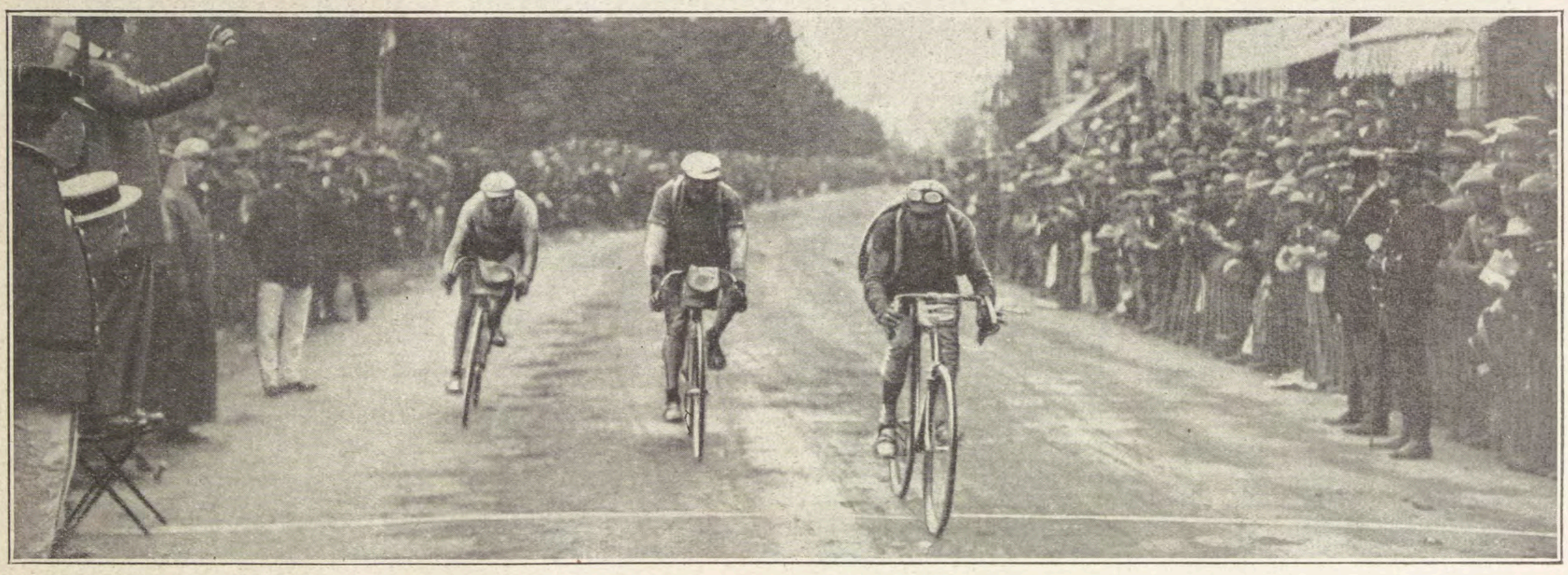
Jetons maintenant un regard sur les différentes phases du Tour de France qui vient de se terminer. L'énumération semblera peut-être longue et fastidieuse, mais elle présente cependant un réel intérêt. Elle prouvera la régularité des Thys, Pélissier, Alavoine et Rossius, elle montrera la curieuse tactique de certains coureurs qui au début ne figuraient nulle part et qui vers la fin revenaient dans une condition splendide, faisant prévoir que si le Tour avait duré six mois, ils auraient peut-être eu une belle chance de se classer convenablement. Ils ont les jambes, mais où est leur tête ? selon la formule chère à notre confrère Henri Desgrange.

Examinons donc d'abord les diverses étapes tour à tour :

1re *étape* (*Paris-Le Havre*, 388 *kilomètres*). — 1ers Thys, Rossius, Garrigou, Girardengo, Mottiat, Deman, Pélissier, Emile Georget, Lapize, Gauthy, ensemble.

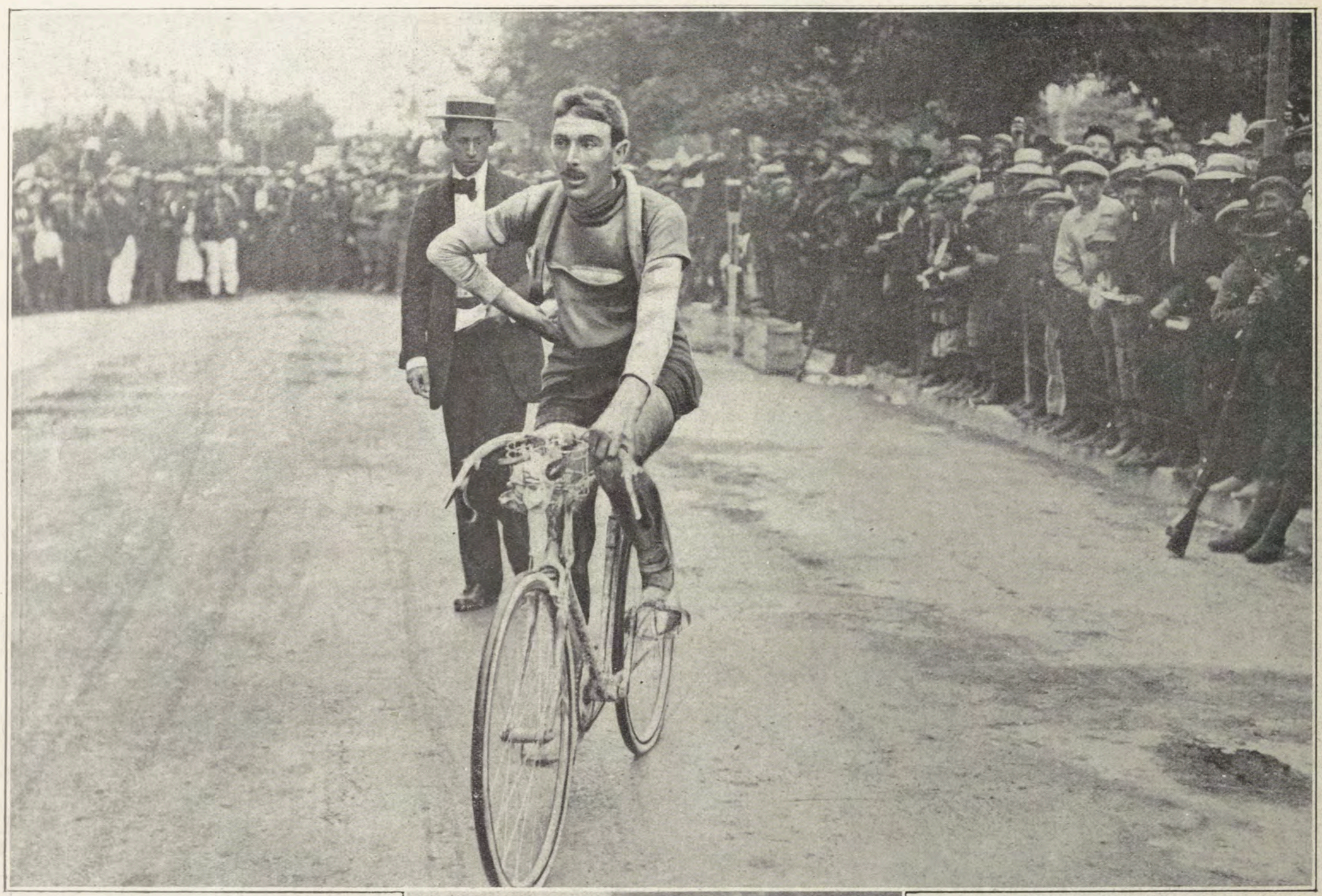
Temps : 13 heures 18 minutes 28 secondes.

2e *étape* (*Le Havre-Cherbourg*, 364 *kilomètres*). — 1ers Rossius, Thys, 3e Emile



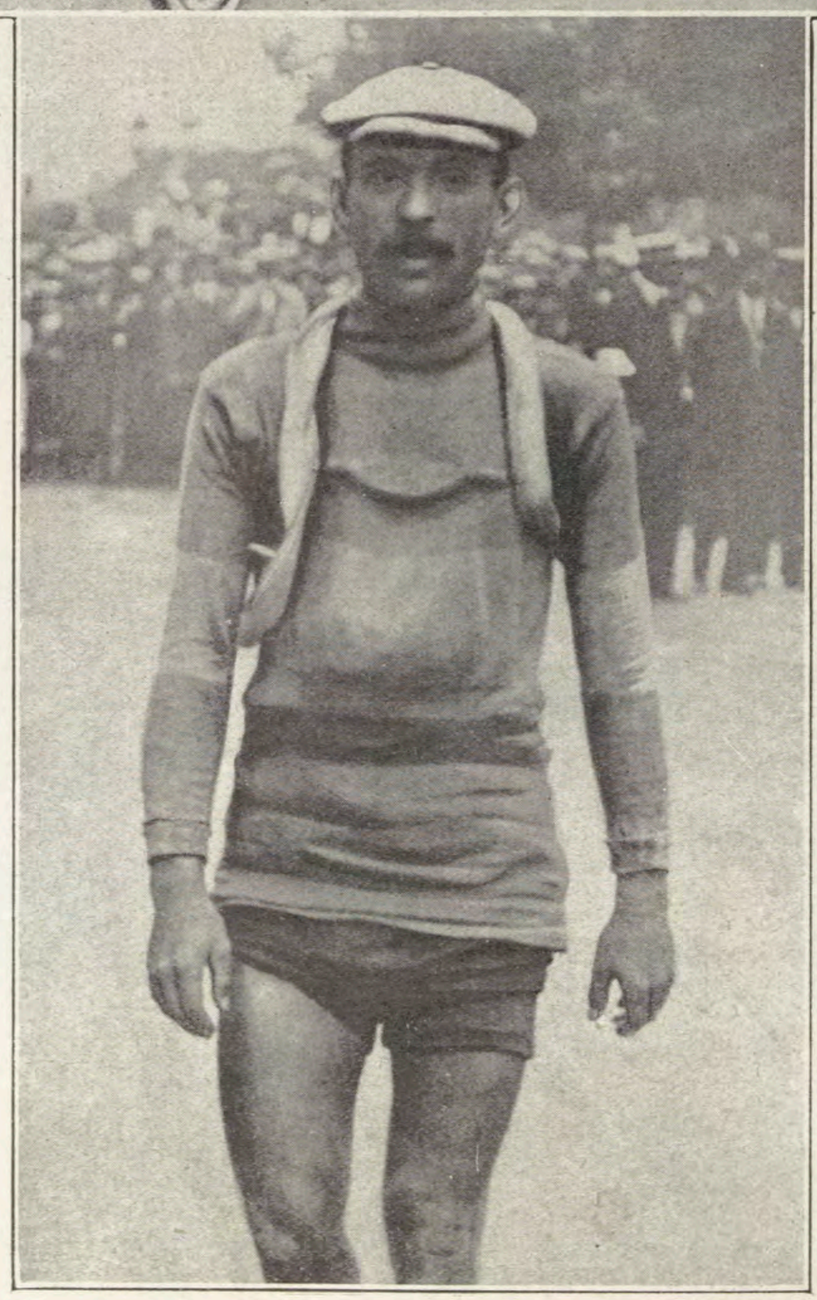
UN EMBALLAGE A BELFORT

Coomans se classait 8e de l'étape Genève-Belfort, battant à l'emballage Emile Georget et Tiberghien. Ce fut l'une des rares étapes où presque toutes les arrivées s'effectuèrent séparément, car cette année le Tour de France fut rendu monotone par l'abus des arrivées en petoton.



JEAN ALAVOINE,
Jean Alavoine, cette année se présenta bien en pétences lui déniaient. Presque toujours dans classement général.

Engel, 4e Defraye, 5es Pélissier, E. Georget, Egg, 8e J. Alavoine, Garrigou, 10e Borgarello.
Temps : 12 heures 15 minutes 26 secondes.
3e *étape* (*Cherbourg-Brest*, 405 *kilomètres*). — 1ers E. Engel, Mottiat, Buysse, Defraye, Pélissier, Petit-Breton, Lapize, E. Georget, Brocco, Tuytten, ensemble.
Temps : 14 heures 58 minutes 6 secondes.
4e *étape* (*Brest-La Rochelle*, 470 *kilomètres*). — 1ers Egg, Pélissier, 3e E. Engel. 4es Rossius, J. Alavoine, Faber, Spiessens, E. Georget, Garrigou, Thys, ensemble.
Temps : 16 heures 13 minutes 45 secondes.
5e *étape* (*La Rochelle-Bayonne*, 379 *kilomètres*). — 1ers Egg, Defraye, Thys, Mottiat, Pélissier, Rossius, Lapize, Fasoli, J. Alavoine, Petit-Breton, ensemble.
Temps : 13 heures 25 minutes 29 secondes.
6e *étape* (*Bayonne-Luchon*, 346 *kilomètres*). — 1er Lambot, 2e Thys, 3e J. Alavoine, 4e Pélissier, 5e Erba, 6e E. Georget, 7e Buysse, 8e Defraye, 9e Heusghem, 10e Pratesi.
Temps : 14 heures 39 minutes 4 secondes.
7e *étape* (*Luchon-Perpignan*, 323 *kilomètres*). — 1ers J. Alavoine, Buysse, Thys, Pélissier, Rossius, 6es Defraye, Spiessens, 8es Egg, Garrigou, 10e Devroye.
Temps : 11 heures 47 minutes 5 secondes.
8e *étape* (*Perpignan-Marseille*, 370 *kilomètres*). — 1ers Lapize, Brocco, Egg, E. Engel, Trousselier, Buysse, E. Georget, Rossius, Nempon, Fasoli, ensemble.
Temps : 13 heures.
9e *étape* (*Marseille-Nice*, 338 *kilomètres*). — 1er Rossius, 2es Pélissier, Thys, 4e J. Alavoine, 5e Godivier, 6e E. Georget, 9e Nempon, 8e Botte, 9e Coomans, 10e Erba.
Temps : 12 heures 35 minutes 38 secondes.
10e *étape* (*Nice-Grenoble*, 333 *kilomètres*). — 1ers Pélissier, Alavoine, Lambot, Thys, 5es Garrigou, Tiberghien, 7e E. Georget, 8e Rossius, 9es Spiessens, Ernest-Paul.
Temps : 13 heures 22 minutes 3 secondes.



GARRIGOU
Le lauréat vétéran du Tour de France dut se contenter cette année de la cinquième place.

3e DU TOUR DE FRANCE
forme et prouva sa valeur que certaines com- le peloton de tête, il s'attribua la 3e place du
(Bicyclette Peugeot.)

11e *étape* (*Grenoble-Genève*, 325 k*ilomètres*). — 1ers Garrigou, Pélissier, Thys, 4e Duboc, 5es J. Alavoine, Rossius, Tiberghien, Devroye, 9e Faber, 10e Lambot.
Temps : 12 heures 29 minutes 6 secondes.
12e *étape* (*Genève-Belfort*, 335 kilomètres). — 1er Pélissier, 2e J. Alavoine, 3e Duboc, 4e Rossius, Brocco, Thys, 7e Lambot, 8es Coomans, E. Georget, Tiberghien.
Temps : 12 heures 32 minutes 5 secondes.
13e *étape* (*Belfort-Longwy*, 325 *kilomètres*). — 1er Faber, 2es Pélissier, J. Alavoine, Thys, Rossius, Tiberghien, Charron, Duboc, Kirkham, E. Georget, ensemble.
Temps : 10 heures 34 minutes 44 secondes.
14e *étape* (*Longwy-Dunkerque*, 393 *kilomètres*) .—1ers Faber, Pélissier, Thys, 4e Alavoine, 5es Emile Georget, Trousselier, Tiberghien, Spiessens, Tuytten, 10e Rossius.
Temps : 15 heures 3 minutes 16 secondes.
15e *étape* (*Dunkerque-Paris*, 340 *kilomètres*).— 1ers Pélissier, Rossius, Brocco, Thys, 5e Trousselier, 6es Faber, Egg, Godivier, Duboc, Munro.
Temps : 13 heures 21 minutes 16 secondes.
Quant au classement général, il est intéressant d'en étudier les fluctuations. Après la seconde étape, il n'y avait pas encore de grand changement : Thys et Rossius dead-heat étaient suivis de très près par Pélissier, Emile Georget et Defraye qui précédaient Garrigou et Alavoine. Puis venaient, séparés par quelques minutes Egg, Lapize ensuite, Deman enfin. La lutte commençait à se dessiner pour les places à la suite de la troisième étape : si Thys et Rossius étaient encore ensemble, Pélissier et Georget avaient réussi à distancer Defraye passé 5e. De 9e Lapize devenait 6e, de 10e Deman était 7e, Egg restait 8e, mais Petit-Breton dans un très beau retour qui, hélas ! ne durait pas, par suite de maladie, prenait la 9e place et Garrigou rétrogadait, se trouvait 10e au lieu de 6e.
La quatrième étape n'amenait aucun chan-

gement pour la première place, et c'était toujours l'incertitude entre Thys et Rossius, encore dead-heat. Pélissier était 3e, mais séparé de Georget 4e. Defraye conservait sa situation, de même que Lapize. Egg remontait d'un rang, Garrigou de deux, partageant la huitième place avec J. Alavoine. Quant à Deman, après avoir été 10e, puis 7e, il redevenait 10e, pour disparaître ensuite à tout jamais des dix premières places.

C'est dans La Rochelle-Bayonne que Thys parvenait à se débarrasser de Rossius qui, victime d'une mauvaise étape, sautait d'un seul coup de la première à la quatrième place qu'il conserva désormais jusqu'à l'arrivée sauf dans la neuvième étape où il passera devant J. Alavoine. L'ordre est le suivant après la cinquième étape : 1er Thys, 2e Pélissier, 3e Jean Alavoine, 4e Rossius, 5e Emile Georget, 6e Buysse, 7e Defraye, 8e Egg, 9e Garrigou, 10e Lapize.

Ne nous occupons plus des quatre premiers dont l'ordre ne subira aucune modification jusqu'à Paris, à part le changement entre J. Alavoine et Rossius, déjà signalé, dans l'étape Marseille-Nice. Et il est intéressant d'insister sur la merveilleuse régularité de ces quatre hommes : Thys, Pélissier, J. Alavoine et Rossius. Rarement semblable supériorité ne fut mieux établie.

Les places d'honneur, de la 5e à la 10e, sont ainsi partagées après la sixième étape : Buysse devient 5e, et Georget passe 9e. Defraye, Egg et Garrigou remontent chacun d'un rang et Spiessens s'attribue la 10e place.

Aucun changement pendant les septième et huitième étapes. Mais dans la 9e nous voyons intervenir un nouveau champion en la personne de Lambot qui prend la 10e place. Buysse, victime d'un accident, a été forcé d'abandonner. Emile Georget saute de la 9e à la 5e place derrière J. Alavoine auquel Rossius vient de prendre un minime avantage. Egg remonte d'un rang, ainsi que Garrigou, et Spiessens de deux, précédant Lapize 9e et Lambot 10e.

Le duel de Rossius contre les leaders Thys, Pélissier et J. Alavoine ne peut durer. Que vouliez-vous qu'il fît contre trois ? Le crack d'Alcyon est en effet livré à ses propres moyens. Il n'a plus de coéquipiers pour l'aider. Buysse est à l'hôpital, quant à Defraye, vainqueur du Tour de France de 1912, il a abandonné d'une façon inexplicable, comme en 1913, prouvant une fois de plus qu'il est un coureur sur lequel ne peut compter sa maison et commettant ainsi l'acte le plus vil dont puisse se rendre coupable un champion.

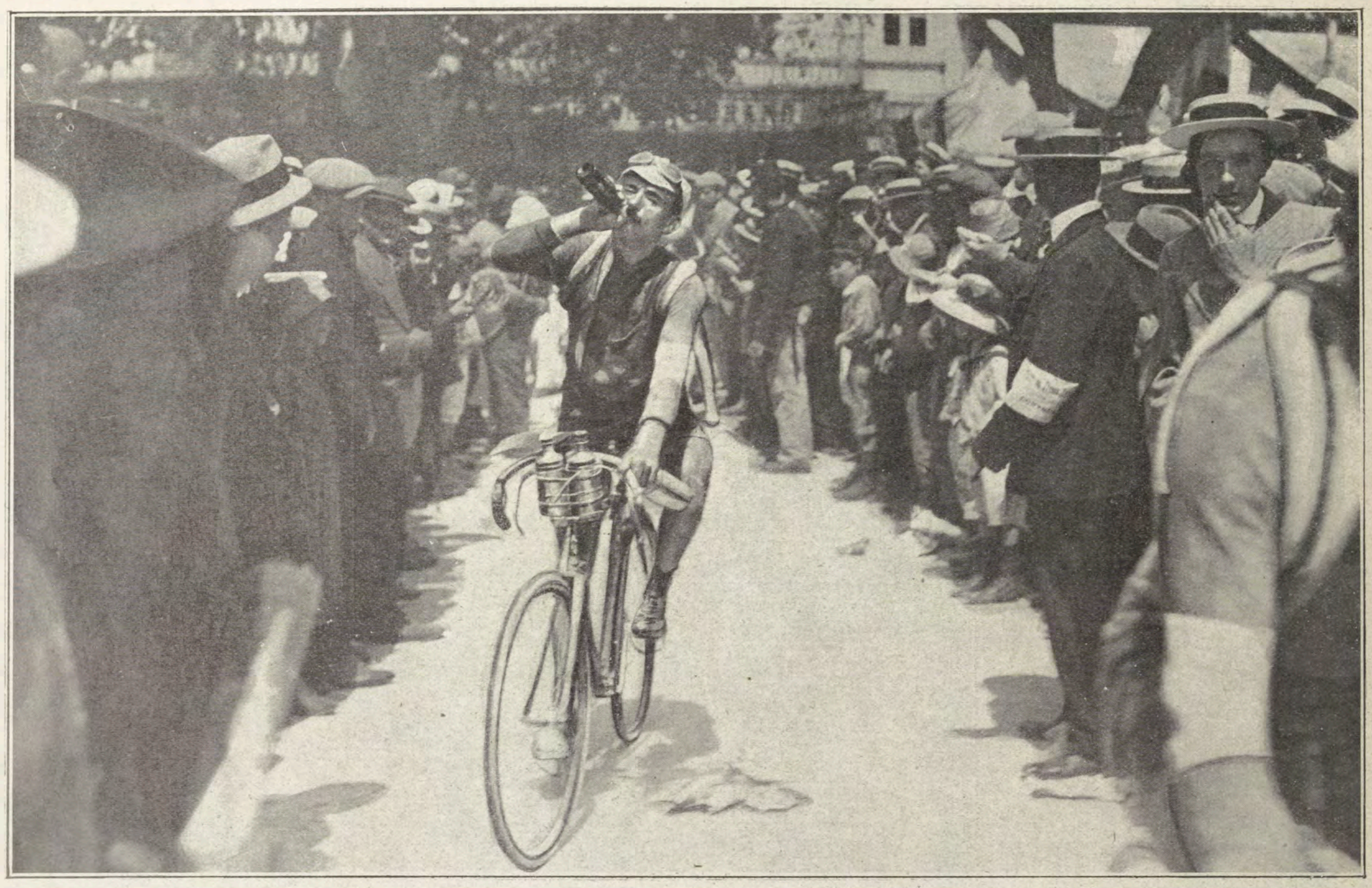
Rossius ne peut rien que se maintenir contre la formidable équipe Peugeot que dirige avec un tact parfait le grand chef Baugé qui, soit dit en passant, vient d'organiser pour la sixième fois la victoire dans le Tour, de la maison qu'il représente.

Dixième étape ! Nouveaux changements, car Lapize vient d'abandonner, sa mère étant morte ! Ni Thys, ni Pélissier, ni Alavoine, ni Rossius, ni Georget ne modifient leur classement. Garrigou gagne un rang, Egg passant au 9e, Spies-

LAMBOT
Lambot, vainqueur de l'étape Bayonne-Luchon, se classe 8e.

PÉLISSIER, 2e DU TOUR DE FRANCE
Pélissier était trop frêle pour une épreuve aussi dure, disaient les compétents : il finit 2e ! (Bicyclette Peugeot).

BROCCO
Brocco fit de très belles choses, mais eut des défaillances fâcheuses.



GARRIGOU SE RAFRAICHIT DANS UN CONTROLE

Gustave Garrigou qui a toujours brillé dans le Tour de France, y triomphant même en 1911, s'est attribué, cette année, la victoire dans l'étape Grenoble-Genève, l'une des plus difficiles du parcours.

sens monte de ce fait au 7e et Lambot, grâce à l'abandon de Lapize et à la mauvaise étape de Egg, devient 8e. Quant à Faber, il intervient enfin et se classe 10e.

Emile Georget change de place avec Garrigou dans la onzième étape et de 5e passe 6e. Aucun autre changement n'est enregistré dans cette fraction du parcours, qui mène les coureurs de Grenoble à Genève.

L'ordre reste le même après l'étape Genève-Belfort, et dans la treizième la seule modification provient du fait qu'Egg disparaît des dix premiers et que Faber prend sa place, laissant la sienne à un autre équipier de Peugeot : L. Heusghem. Dans la quatorzième, rien de nouveau à part l'interversion de situation entre Spiessens qui reprend la place que Lambot s'était octroyé pendant les deux précédentes étapes, et redevient 7e alors que son rival se contente d'être 8e. Enfin, l'ultime trajet qui ramène les routiers à Paris ne change rien au classement général qui, on l'avouera, n'a pas été fertile en coups de théâtre à cause de l'étonnant avantage que les coureurs de Peugeot se sont attribué dès le début et qu'ils ont conservé pendant presque tout le parcours. Seul le champion d'Alcyon, Rossius, fit belle figure contre eux, mais en se tenant assez loin et nous constatons que dans les dix premiers si Peugeot compte 8 représentants, ce qui est tout simplement stupéfiant (seules les 4e et 7e places lui échappent !), il y a 5 Belges, dont le premier, et 5 Français.

Passons maintenant à cette catégorie dont on s'occupe si peu et qui cependant est si intéressante, celle des isolés. Ah ! ceux-ci ne font pas beaucoup de bruit. Ils marchent loin derrière les cracks, mais ils sont livrés

ALAVOINE SE LAVE

A l'arrivée de l'étape, Jean Alavoine, couvert de poussière et harassé par la fatigue et la chaleur, se rafraîchit avec joie. Alavoine a fini troisième du classement.

à eux-mêmes. Ils n'ont le droit d'être aidés par personne. Ils sont considérés un peu comme des parias, mais quel courage ! quelle énergie ! Aucun soigneur pour les seconder, aucun manager pour leur remonter le moral. Ils sont toujours à la peine et rarement à l'honneur puisqu'ils arrivent loin des autres, les privilégiés ! Le public est déjà las de voir passer tant de maillots multicolores et, pour lui, celui qui arrive longtemps après le premier ne saurait l'intéresser. Comme elle est injuste la foule, car l'exploit de l'isolé Botte, un Belge naturellement, est certainement plus intéressant que celui de bien des lauréats. C'est pourquoi on ne saurait trop attirer l'attention des vrais sportsmen sur ces modestes, qui sont des champions de demain. Si la marque Alcyon n'a pas eu beaucoup de chance avec ses groupés, à part Rossius, on ne saurait trop la féliciter du succès concluant, du triomphe magnifique du jeune Botte dont il faut retenir le nom, d'ailleurs assez facile et permettant de nombreuses plaisanteries dans les banquets de cyclistes.

Botte, qui a pris la 15e place du classement général, a accompli les 5.405 kilomètres du Tour de France en 210 heures 43 minutes 21 secondes, soit en 9 heures 45 de plus que Thys, premier en 200 heures 28 minutes 48 secondes: résultat vraiment beau de la part de l'isolé, qui bat celui qui le suit dans sa catégorie, Tuytten, un Belge encore, de près de 5 heures.

Il est intéressant également de voir combien de temps sépare Thys des hommes qui le suivent : Pélissier, 2e, n'est qu'à 1 minute 50. Il n'a pas essayé de combler son retard dans la dernière étape. Il convient de dire que Thys avait été pénalisé de 30 minutes au cours de Longwy-Dun-

DUBOC APRÈS L'ÉTAPE BELFORT-LONGWY

Duboc prit le départ dans le Tour de France sans préparation et fut médiocre pendant les trois quarts de la course. Mais, vers la fin, il eut un splendide retour.

TIBERGHIEN A LONGWY

Tiberghien fut très irrégulier dans le Tour de France où il accomplit cependant de jolis exploits.

kerque pour n'avoir pas apporté à l'étape le moyeu poinçonné de sa roue brisée. J. Alavoine, 3e, est à 36 m. 53 s. de Thys, Rossius 4e, à 1 h. 27 m. 5 s. Celui-ci également s'est vu octroyer 30 minutes de pénalisation. Garrigou 5e, est à 3 heures 2 secondes de Thys, Georget, 6e, puni de 32 minutes, est à 3 heures 20 m. 59 s., Spiessens, 7e, est à 3 h. 54 m. 1 s., Lambot, 8e, est à 5 h. 8 m. 44 s., Faber, 9e, — pénalisé de 1 h. 30 — est à 6 h. 15 m. 53 s. et Heusghem, 10e, est à 7 h. 49 m. 9 s. Quant au 54e et dernier Leclerc, il est à 99 h. 4 m. 45 s. Sa moyenne est de 18 km. 42 à l'heure contre 27 km. 94 pour Thys. Il convient de remarquer que, sans pénalité, Georget eût pris la 5e place à Garrigou, et Faber, la 8e à Lambot.

Enfin, si le classement s'était effectué par points comme jadis, les changements auraient été très importants. Pélissier aurait fourni le vainqueur, Alavoine aurait dû céder la 3e place à Rossius, Garrigou la 5e à Georget, et Lambot la 8e à Faber.

Et c'est pour nous une satisfaction de penser que par l'ancienne formule un Français aurait été vainqueur. Il faut savoir se contenter de peu ! Il est vrai que, par temps, aux arrivées en peloton, Thys ne se souciait pas de risquer la chute en emballant de façon inconsidérée.

Terminons en souhaitant que le règlement soit complètement remanié pour 1915 et que tous les concurrents disputent leur chance sur le pied d'égalité. Ce sera la seule formule qui, selon nous, pourra nous faire revivre les belles émotions d'antan, fera renaître l'enthousiasme des foules et rendra à la colossale épreuve un cachet sportif qui semble tendre à disparaître de plus en plus. Nous ne doutons que M. Henri Desgrange, d'une part, les maisons, d'autre part, n'aient déjà décidé de s'associer à cette grande œuvre de salubrité.

Le Tour de France est, ne l'oublions pas, la course la plus importante de l'année sportive. Qu'elle redevienne également ce qu'elle fut à plusieurs reprises : la plus angoissante !

JACQUES MORTANE.

FABER TOUT SEUL

Dans l'étape Belfort-Longwy, Faber a pu apprécier la sympathie dont il était l'objet de la part de ses camarades qui le laissaient s'échapper.

FABER ENTRAINE UN SOLDAT

Faber resta seul depuis Raon-l'Etape, soit pendant près de 200 km. Sa moyenne fut très belle, mais ses camarades furent blâmés par les organisateurs de n'avoir pas essayé de le rejoindre.

DUBOC ET GEORGET A NANCY

Duboc, peu en forme au début, finit brillamment le Tour de France. Quant au vaillant et très loyal Emile Georget, malgré plusieurs pénalisations d'ailleurs exagérées, il finit 6e du classement général.

ALAVOINE ET PELISSIER

Les deux cracks de Peugeot, *Alavoine et Pélissier, se livrèrent une lutte par suite d'une crevaison de pneumatique de son adversaire. Il gagna en était 3e en 12 h. 34 m. 25 s. Par hasard,*

FABER GAGNE BELFORT-LONGWY

François Faber a couvert les 325 km. de l'étape Belfort-Longwy en 10 h. 34 m. 44 s. soit à 30 km. 900 de moyenne. Il remporta également l'étape Longwy-Dunkerque.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

FABER EMBRASSE SA FEMME

François Faber, à son arrivée à Longwy, avait la joie de retrouver sa femme qui venait applaudir à son succès, d'ailleurs prévu.

(Cliche Roth).

DANS LE BALLON D'ALSACE

terrible dans l'étape Genève-Belfort (335 km.). Pélissier s'attribua la victoire 12 h. 32 m. 50 s., devant J. Alavoine, 2e, en 12 h. 33 m. 20 s. Duboc l'arrivée ne s'était pas faite en peloton.

LA DESCENTE DU BALLON D'ALSACE

Dans l'étape Belfort-Longwy, après l'échappade préméditée de Faber, le peloton fut rejoint par de nombreux coureurs et 10 hommes arrivèrent ensemble à la fin de l'étape. Pélissier était second devant Alavoine et Thys.

LE PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-OMER-EN-CHAUSSÉE

La dernière étape du Tour de France n'a pas amené la moindre modification dans le classement général des premiers. Ce fut une longue promenade et le duel Thys-Pélissier, séparés d'une minute 50 seulement, ne se produisit pas.

AU CONTROLE D'ABBEVILLE

Pendant la plus grande partie de la dernière étape, Dunkerque-Paris, le peloton de tête comprit une foule de coureurs. A Abbeville, 33 hommes étaient ensemble, à Beauvais, il en restait encore 25. Ce n'est que dans les derniers kilomètres que quelques écarts de minime importance se produisirent.

LE
Le B
victoi
Alcyo

(Cliches de notre envoyé spécial.)

ROSSIUS ET ALAVOINE SE RESTAURENT APRÈS NEUFCHATEL

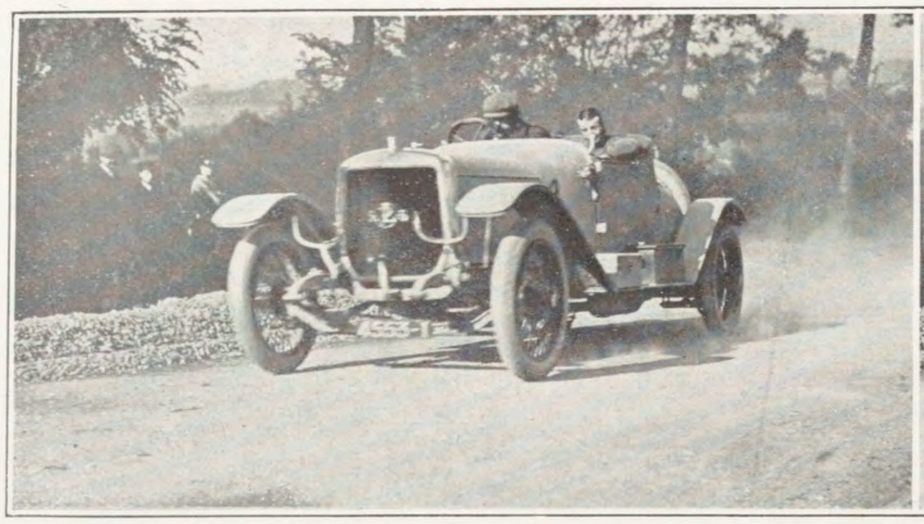
Sachant qu'il n'y avait plus à lutter pour modifier leur classement, les deux rivaux directs Rossius et J. Alavoine accomplirent presque tout le parcours ensemble au milieu d'un peloton compact. J. Alavoine finit 3e, et Rossius 4e du classement.

L'ARRIVÉE DE LA DERNIÈRE ÉTAPE

L'arrivée de la dernière étape Dunkerque-Paris se fit au vélodrome du Parc des Princes où quatre hommes arrivèrent ensemble pour le suprême emballage : Pélissier triompha, en 13 h. 21 m. 16 s. devant Rossius, Brocco et Thys. Celui-ci, pour la seconde fois, apporte à la maison Peugeot le challenge de la Vie au Grand Air.

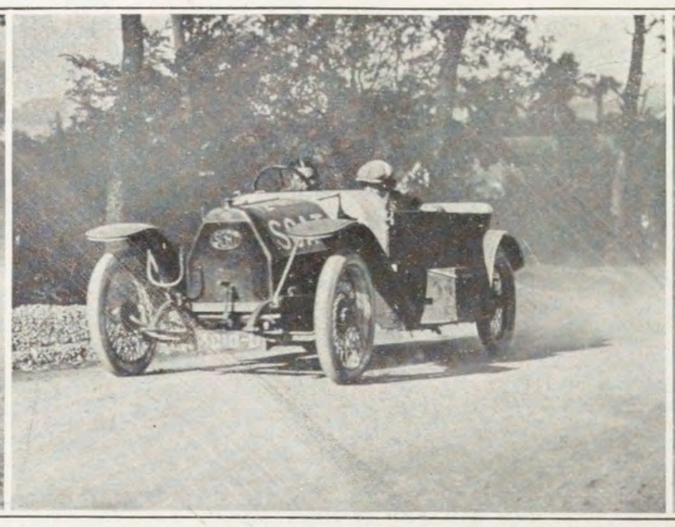
EMIER DES ISOLÉS : BOTTE

Botte s'est attribué une très belle ns la catégorie des isolés (bicyclette neus Soly) *devant Tuytten (en haut).*



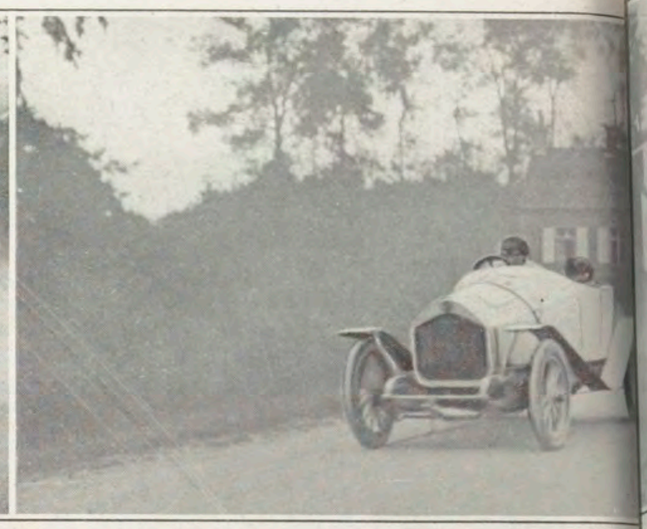
THIBAULT

Thibault, sur sa Panhard-Levassor *de tourisme, dans la course de 3 kilomètres, départ arrêté, fit le temps excellent de 1 m. 53 s.*



BOUTMY

Boutmy a remporté la première place de la troisième catégorie (tourisme).

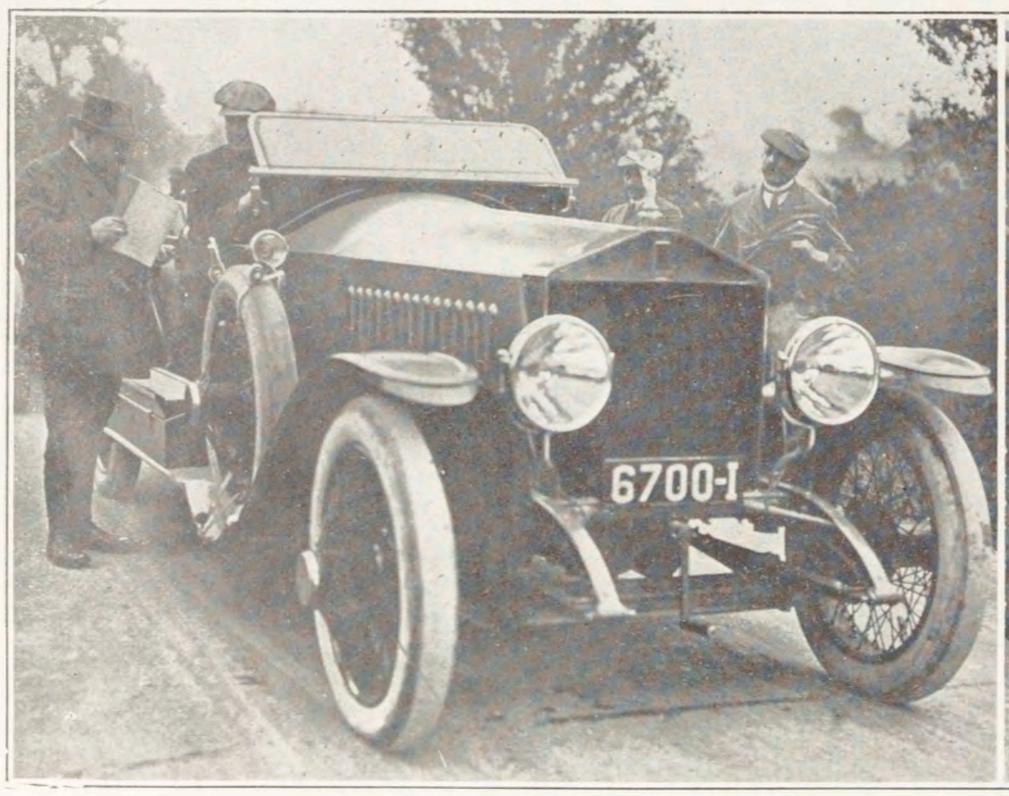


WERY EN VITESS

La marque belge Nagant, *qui s'est si brillamme porté de nouveaux succès à Boulogne, Wery f*

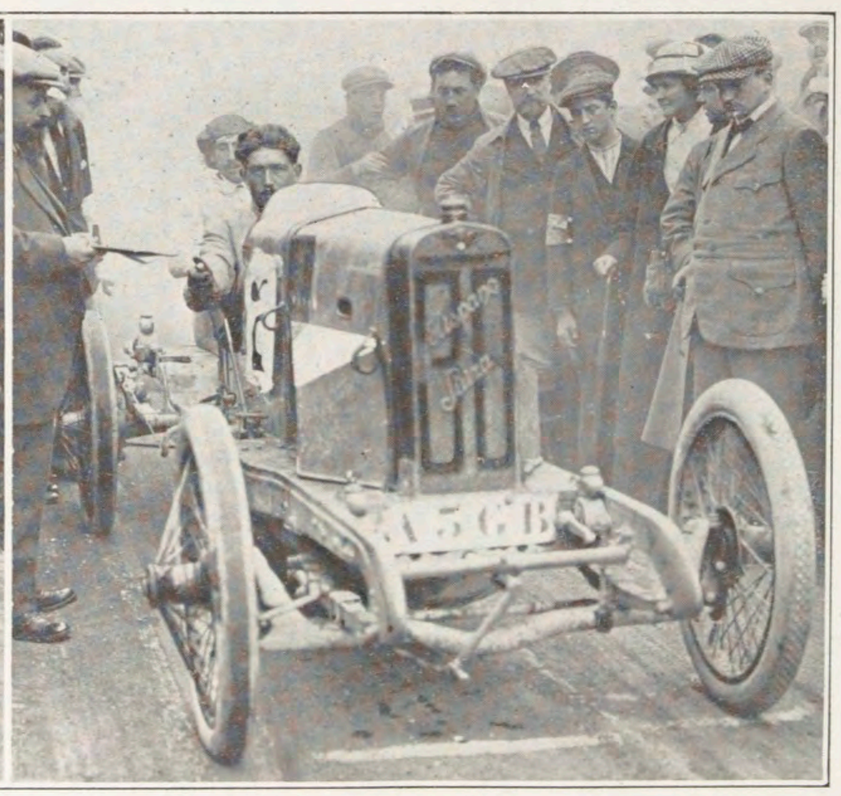
BARA SUR SON HISPANO-SUIZA

Comme à Cabourg, les Hispano-Suiza *se sont taillé la part du lion au meeting de Boulogne-sur-Mer. Bara sur sa petite 85 × 130 qui dépasse le 120 de moyenne, s'attribua, et de loin, la Coupe Franchomme, le Prix de l'Automobile Club du Nord et la Coupe de Caraman-Chimay. Les autres* Hispano-Suiza, *celles de Bertin, de Cordier et de Delpierre furent imbattables dans leurs catégories, prouvant une fois de plus leur extraordinaire rendement.*



JOHNNY AITKEN

L'Américain Johnny Aitken, qui pilotait une Rolls-Royce, *atteignit le 105 de moyenne, dans la course de 7 kilomètres, avec cette luxueuse voiture de 2.350 kilos.*



UN DÉPART DE BERTIN

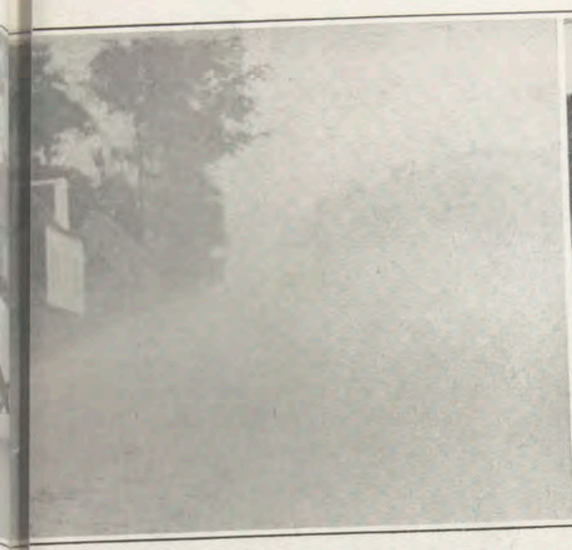
Bertin, sur son Hispano-Suiza *de 3 litres de cylindrée, escalada les 300 mètres à 14 0/0 de la côte de Gayole dans le temps extraordinaire de 16 s. 3/5.*

LE MEETING

Le meeting automobile qui s'est disputé à Boulogne-sur-Mer, les 20, 21 et 22 juillet a remporté un très gros succès.

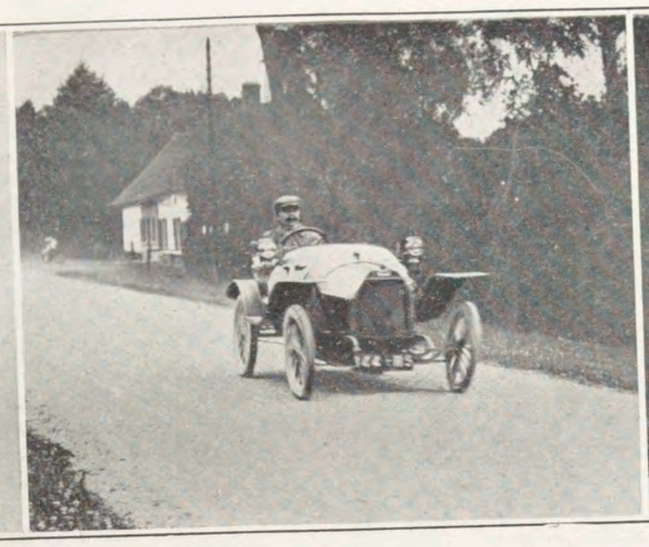
Boillot sur sa Peugeot, du circuit de Lyon, a collectionné les records. Il s'est approprié entre autres celui de la course de côte de la porte Gayole. Il a couvert les 300 mètres à 14 0/0 en 14 s. 3/5. Dans la course de 7 kilomètres avec 500 mètres seulement de lancée, il a atteint le 175 de moyenne. Il a escaladé le mille en côte à Baincthun (10 0/0), en 1 m. 0 s. 1/5. Non content de s'attribuer la première place du classement général, le vainqueur des Grands Prix de l'A. C. F. de 1912 et de 1913 a pris la première place du classement au rendement avec le coefficient 0,9133, ce qui bat tous les records antérieurs.

Les invincibles Hispano-Suiza ont continué leur



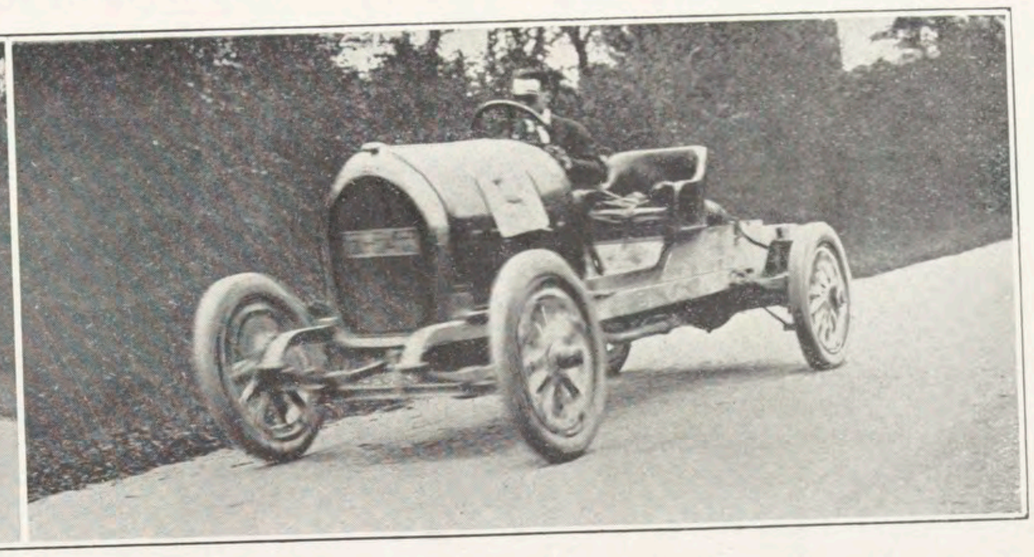
R SA NAGANT

se dans le Grand Prix de l'A. C. F., a rem-
table dans la 9e catégorie (tourisme).



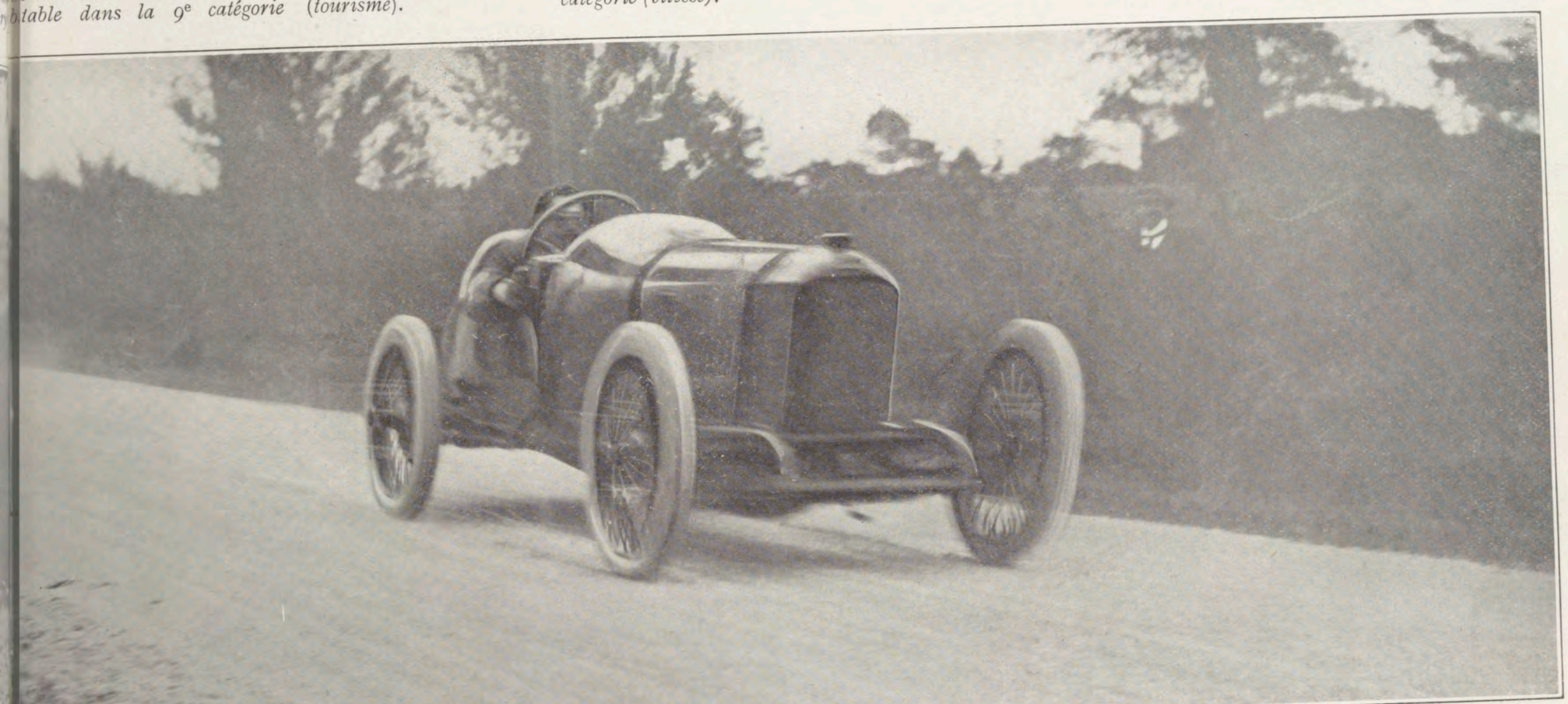
GIVELET

Givelet s'attribua la victoire dans la dixième catégorie (vitesse).



LEDUC EN VITESSE

Leduc enleva brillamment les catégories réservées aux voitures de grosse cylindrée (tourisme).



BOILLOT SUR SA PEUGEOT DANS LA COURSE DE 7 KILOMÈTRES

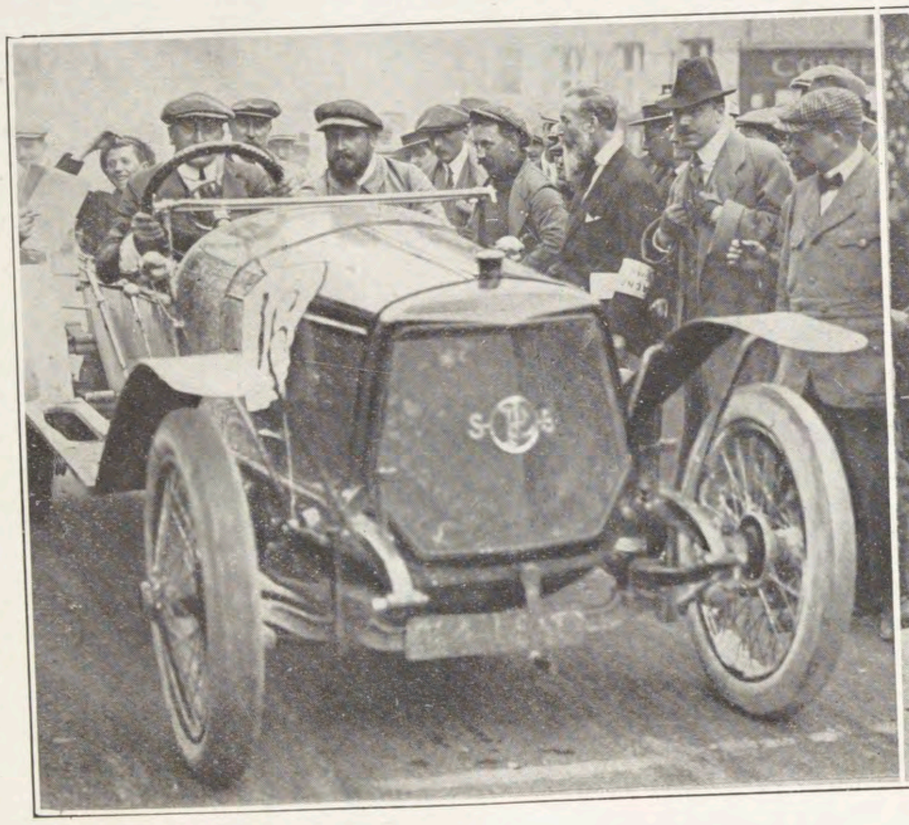
eorges Boillot, sur sa 4 lit. 1/2 Peugeot *du Grand Prix, a battu tous les records de vitesse établis à Boulogne, entre autres celui de la course de côte de Gayole qui appar-nait depuis 1910 au regretté Jenatzy qui pilotait une 200 chx de 22 litres de cylindrée. En plus de la première place du classement général, Boillot s'est attribué la remière place du classement au rendement avec un coefficient qui n'avait jamais été atteint avant lui* (voiture Peugeot, pneus Dunlop, carburateur Zénith, bougies Oléo).

DE BOULOGNE

moisson de lauriers, elles ont remporté toutes leurs catégories. Bara au volant de sa petite 85 × 130 s'est adjugé toutes les coupes, sauf la coupe Crespel pour laquelle il ne concourait pas.

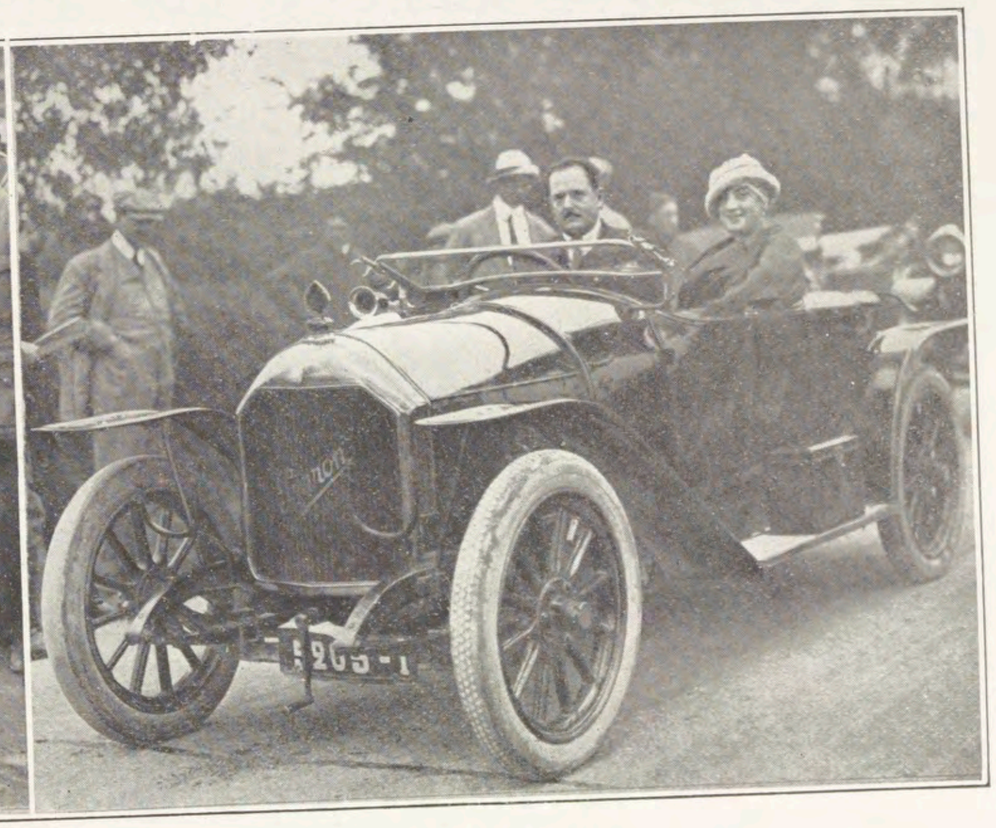
D'autres exploits marquèrent encore le meeting de Boulogne si parfaitement organisé par l'Automobile Club du Nord, c'est ainsi que l'on vit la 35 chevaux Panhard-Levassor d'Artault battre tous les records de tourisme; la Rolls-Royce de Johnny Aitken dépasser le 105 de moyenne. Chacun aussi applaudit la performance de Wéry qui, sur sa petite Nagant, fit des temps merveilleux dans la 9e catégorie, qu'il enleva sans lutte.

Les félicitations ne furent pas épargnées aux représentants parisiens de la marque belge, MM. Irat, Cappé et Sénart.



ARTAULT

Artault, sur sa Panhard-Levassor *35 chx sans soupape, battit tous les records de tourisme, atteignant, avec quatre personnes à bord, presque le 140 à l'heure.*



D'AVARAY

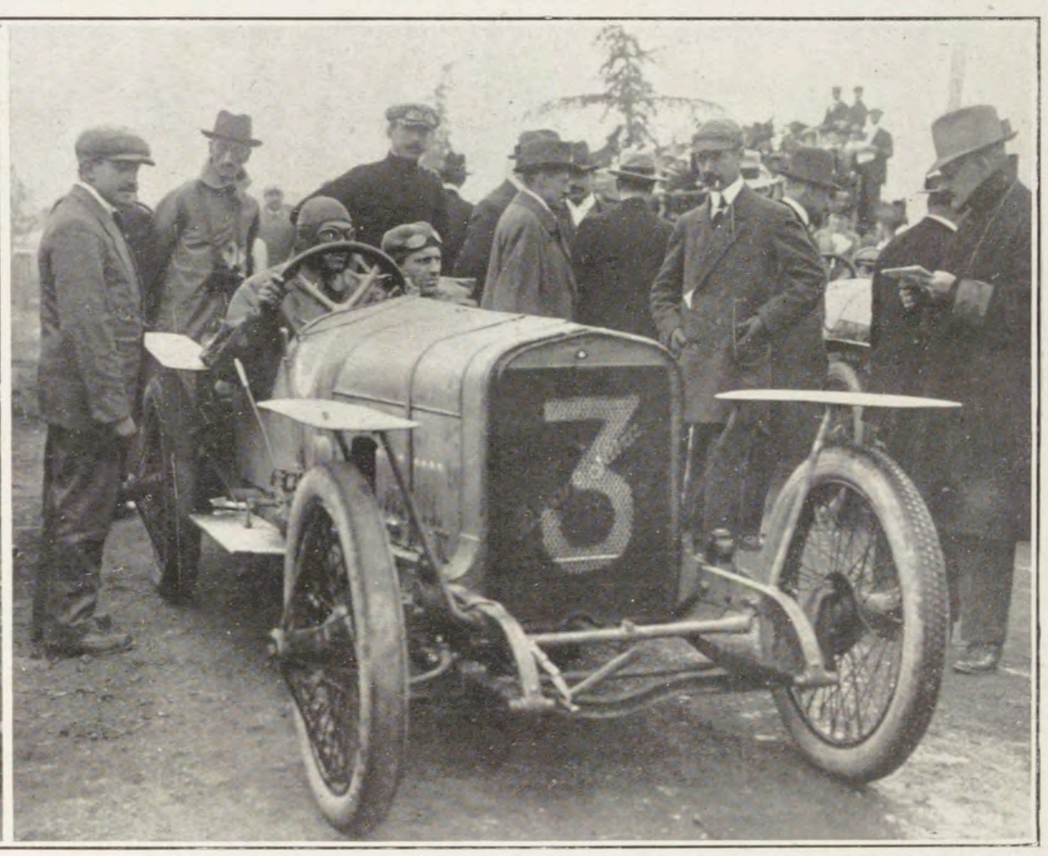
De même qu'à Cabourg, les Pierron *se couvrirent de gloire à Boulogne. D'Avaray enleva la quatrième catégorie (tourisme), prouvant la quasi-invincibilité de sa* Pierron.

LE CIRCUIT DE L'ANJOU

SZISZ AU VIRAGE DE LA FONTENELLE
Le Circuit de l'Anjou, gagné l'an dernier par de Lariboisière sur Lorraine-Diétrich, *a été remporté encore par une* Lorraine-Diétrich *pilotée par Szisz.*

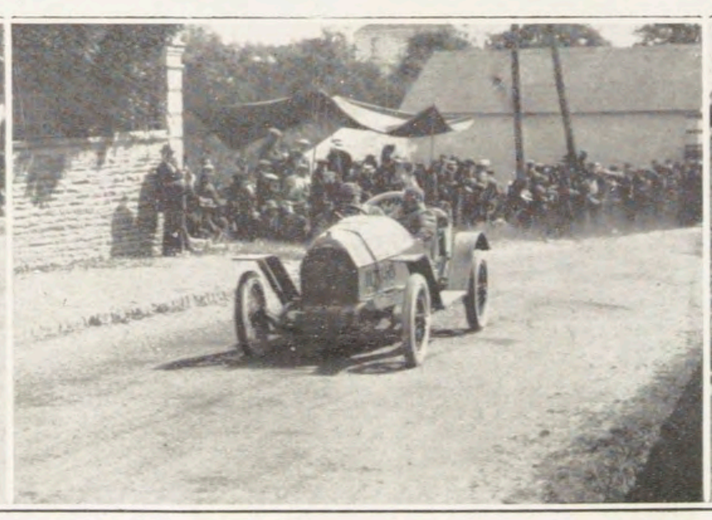
SZISZ APRÈS SA VICTOIRE
Le Circuit de l'Anjou était très accidenté. Les concurrents avaient à parcourir 12 fois un parcours de 31 kilomètres.

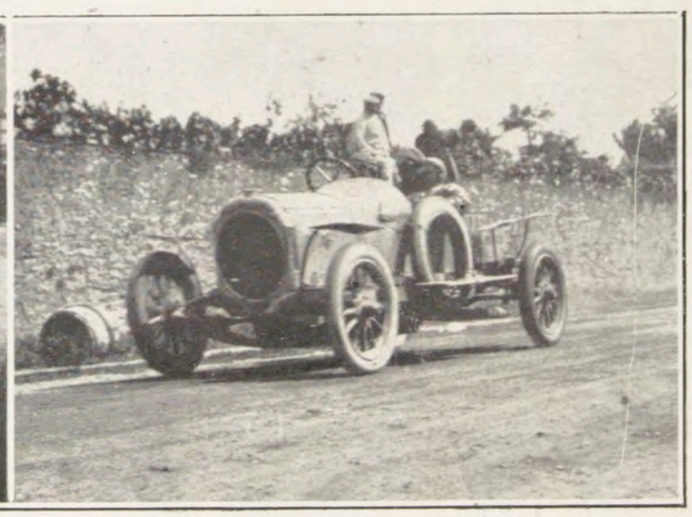
LA LORRAINE-DIETRICH EN VITESSE
Szisz a couvert les 372 kilomètres du parcours avec trois personnes à bord, en 3 h. 31 m. 6 s., soit à plus de 106 de moyenne (voiture Lorraine-Diétrich,



L'HISPANO SUIZA DE MAX ANTOINE
Max Antoine, se classa second du classement général à près de 100 de moyenne, et 1er de la 7e catégorie. L'Hispano *de Germinais aurait remporté aussi sa catégorie, mais elle fut tamponnée au ravitaillement.*

BARA AU DÉPART
Bara sur sa petite Hispano-Suiza *de moins de 3 litres de cylindrée, avec laquelle il triompha à Boulogne, conserva la 2e place jusqu'au 11e tour, menaçant des voitures de plus de 5 litres. Il remporta la 4e catégorie.*





BIGNAN
Bignan, sur sa petite voiture munie d'un moteur 70 × 140, gagna la troisième catégorie à 80 km. de moyenne.

LEDUC
L'Automobile Club d'Anjou a remporté un gros succès avec son épreuve dans laquelle 25 concurrents prirent le départ.

GLAZMANN
Les Chenard et Walcker, *15 chx de série conduites par des amateurs prirent la 1re place de leur catégorie, faisant une moyenne de 92 à l'heure.*

LA SEMAINE SPORTIVE

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 21 AU 27 JUILLET

CYCLISME

MERCREDI 22 JUILLET. — Tour de France. 13e étape. Belfort-Longwy. — 1. Faber en 10 h. 30 m. 44 s.; 2. Pelissier en 10 h. 37 m. 2 s.; 3. Alavoine en 10 h. 37 m. 2 s.; 4. Thys; 5. Rossius; 6. Thiberghien; 7. Charron; 8. Duboc; 9. Kirkham; 10. Georget; 11 Lambot en 10 h. 37 m. 2 s.

VENDREDI 24 JUILLET.— Tour de France. 14e étape. — Longwy-Dunkerque. — 1. Faber; 2. Pelissier; 3. Thys en 15 h. 3 m. 16 s.; 4. Alavoine; 5. Georget; 6. Trousselier; 7. Thiberghien; 8. Spiessens; 9. Tuytten en 15 h. 8 m. 33 s.; Rossius en 15 h. 10 m. 10 s.

DIMANCHE 26 JUILLET. — Tour de France. 15e étape. Dunkerque-Paris. — 1. Pelissier; 2. Rossius; 3. Brocco; 4. Thys en 13 h. 21 m. 16 s.; 5. Trousselier en 13 h. 22 m. 27 s.; 6. Faber en 13 h. 23 m. 17 s.; 7. Egg en 13 h. 23 m. 17 s.; 8. Godivier en 13 h. 23 m. 17 s.; 9. Duboc en 13 h. 23. 17 s.

Classement général : 1. Thys en 200 h. 28 m. 48 s.; 2. Pélissier en 200 h. 30 m. 38 s.; 3. Alavoine en 201 h. 5 m. 41 s.; 4. Rossius en 201 h. 55 m. 53 s.; 5. Garrigou en 203 h. 29 m. 9 s.; 6. E. Georget en 203 h. 49 m. 47 s.; 7. Spiessens en 204 h. 22 m. 49 s.; 8. Lambot en 205 h. 37 m. 32 s.; 9. Faber en 206 h. 44 m. 41 s.; 10. L. Heusghem en 208 h. 17 m. 5 s.

Isolés : 1. Botte en 210 h. 43 m. 21 s.; 2. Tuytten en 215 h. 5 m. 2 s.; 5. Everaerts en 219 h. 49 m. 52 s.; 4. Pratesi en 221 h. 28 s.; 5. Deloffre en 222 h. 32 m. 2 s.

COURSE A PIED

DIMANCHE 26 JUILLET. — Parc des Princes. — Vermeulen dans un match sur 10 kilomètres avec entraîneurs, bat Snouck et Henry qui se relayaient. Les 10 kilomètres furent couverts en 32 m. 17 s. 4/5.

HIPPISME

DIMANCHE 26 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène Adam* (80.000 fr., 2.000 m.): 1. Sardanapale (G. Stern) au baron Maurice de Rothschild; 2. Oreste; 3. Djami. — P. M. : gag. 17 francs; pl. 16 francs, 69 fr. 50.

Omnium de deux ans (50.000 fr. 1.100 m.) : 1. Clairet (Mac Gee) à M. Duryea; 2. Mazzara; 3. Roi Gralon. — P. M.: gag.: 53 francs; pl. 22 francs, 51 fr. 50, 36 fr. 50.

LE CARBURATEUR ZÉNITH A BOULOGNE

Le Carburateur Zénith vient, au cours du meeting de Boulogne, de montrer, une fois de plus, la valeur de l'augmentation de rendement qu'il apporte à un moteur.

Au cours de la première journée, c'est Boillot, sur Peugeot, qui bat, avec sa 4 lit. 1/2 du Grand Prix, de plus d'une seconde, le record de 300 mètres en côte établi par Jénatzy avec une voiture dont le moteur avait une cylindrée totale de 22 litres.

Le lendemain, sur 7 kilomètres, Boillot culbute à nouveau tous les records, faisant une moyenne de 175, malgré une lancée insuffisante, ce qui donne une haute idée de la puissance de démarrage que donne le carburateur Zénith; les 5 derniers kilomètres ont d'ailleurs été couverts à 182. Il enlève également la course du mille en côte, ce qui le place en tête du classement général au rendement avec un coefficient qui n'avait jamais été atteint.

Voilà, n'est-il pas vrai? en un seul meeting, de multiples démonstrations de cet avantage inappréciable, la carburation parfaite à toutes les allures, qui est l'apanage, à l'exclusion de tout autre appareil, du carburateur Zénith.

Sportsmen qui voyagez, abonnez-vous à la *Vie au Grand Air*

1° Pour réaliser une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

2° Pour recevoir votre journal favori partout où vous résiderez.

3° Pour bénéficier de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons :

Des réductions sur les prix de séjour dans les grands hôtels de Paris et de province

Tout abonné de la Vie au Grand Air *a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à deux*

PRIMES GRATUITES

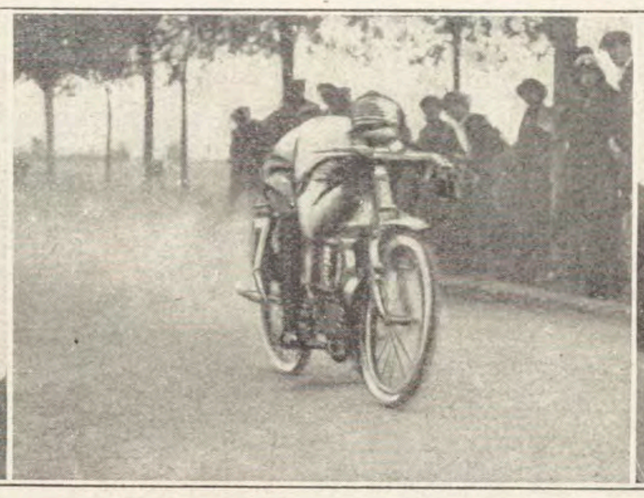
à choisir sur la liste envoyée franco sur demande. On trouve la nomenclature complète des avantages dans le

CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la *Vie au Grand Air* *reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'Etranger pour frais divers*

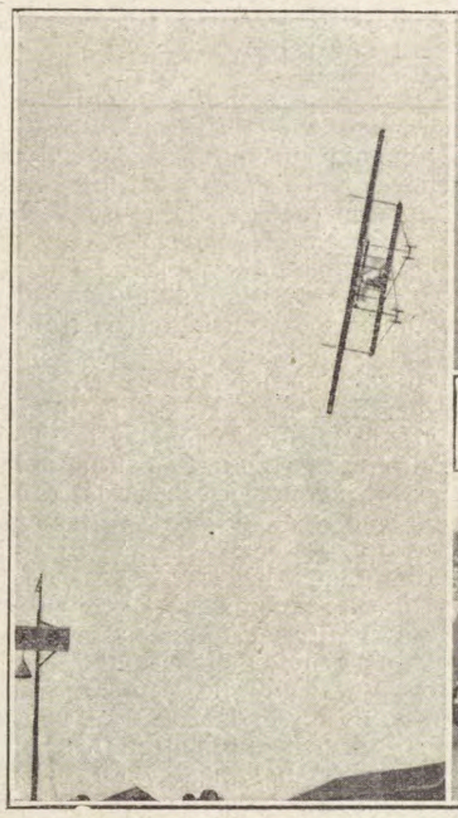
On s'abonne à la *Vie au Grand Air* (France 28 fr. par an, étranger 32 fr.), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris.

Mme Cayat de Castella qui s'est tuée à Bruxelles, en effectuant une descente en parachute. Elle tomba de 400 mètres de haut.



Vuillamy en vitesse. Au Val Suzon, Vuillamy et Lehman sur leurs motocyclettes Alcyon de 350 cmc. (pneus Dunlop) *ont battu e emps des motocyclettes de la catégorie supérieure.*

Walter Höhndorf, le premier pilote allemand qui a réussi à faire le looping. Il monte un biplan muni d'un 100-chevaux.



(Photo Malorey-Beloï.)

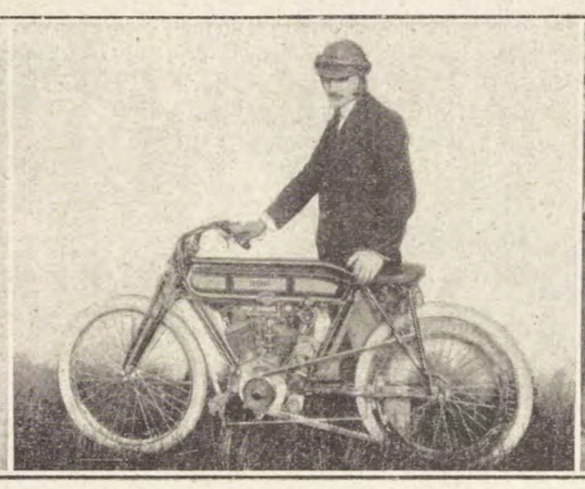
Un virage de l'aviateur Poiré sur son biplan Farman-Gnôme *à St-Pétersbourg.*

L'aviateur suisse Grandjean, s'envole de Genève à bord de son hydro-aéroplane, pour conduire un passager à Lausanne.

L'aviateur Terce prenant son départ à l'aérodrome de Toulouse, pour aller évoluer au-dessus de la ville.

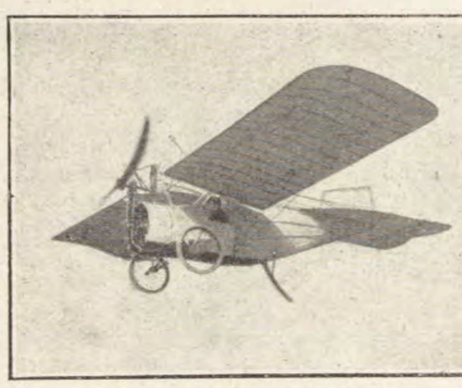
Liger, l'habile pilote du Morane-Saulnier, *est au Japon. Ses élèves remportent de nombreux succès.*

Plaquette qui sera remise à Howard Pixton, le vainqueur de la coupe Schneider ; elle est l'œuvre de Tony Szirmai.



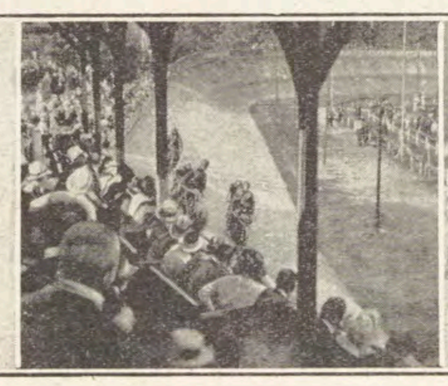
Lucien Lot, sur sa motocyclette Terrot (pneus Hutchinson), *s'est attribué la coupe de "Sports" effectuant un raid de 923 kilomètres en 22 h. 18.*

Sergent a gagné le Grand-Prix de Genève battant Ellegaard, Dupuy, Schilling et Wirth.



(Photo Printemp.)

Le monoplan du lieutenant Lelièvre à visibilité complète évoluant au-dessus du champ de manœuvre d'Issy-les-Moulineaux.



Notre compatriote Miquel a remporté le Grand Prix d'Allemagne de demi-fond (75 km.) disputé à Berlin, au vélodrome de Treptow, battant Dickentman, Janke et Demke.

Vermeulen (×) a gagné dimanche dernier au Parc des Princes, un match sur 10 kilomètres contre Henry et Snouck se relayant.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE PARAITRA LE 8 AOUT

Ce numéro sensationnel qui, nos lecteurs le savent, sera consacré à l'aviron et à la natation, contiendra des articles de Barry, champion du monde d'aviron, du lieutenant Muller, A. Lein, R. Gessling, De Laplane, Soulié, Bradford, Billington, Burgess, L. Doyen, Mlle Marvingt, c'est dire que toutes les notabilités de l'aviron et de la natation ont accepté de collaborer a cette véritable encyclopédie. Ce numéro double comme tous les autres sera vendu 1 franc

AUTOMOBILE

Le Circuit de l'Anjou

Szisz s'attribue la victoire

Lorraine-Diétrich, Hispano-Suiza, Turcat-Méry, Cottin-Desgouttes, Chenard-Walker, Aquila-Italiana. Tels sont dans cet ordre les vainqueurs du circuit de l'Anjou. Et l'on remarquait cette bizarrerie des circonstances qui a voulu que les gagnantes du meeting angevin soient justement les maisons dont la raison sociale comporte deux noms.

Szisz, l'ancien vainqueur du circuit de la Sarthe, l'un des conducteurs malheureux du circuit de Lyon, a conduit de main de maître la grosse voiture Diétrich sans que le moindre accident soit venu interrompre son allure impressionnante. Du 106 de moyenne pour un touriste n'est pas monnaie courante heureusement, car je ne vois pas le torpedo de Szisz entre les mains du premier venu, fût, il père de famille. La victoire de la Diétrich fut très franche et très applaudie et non moins applaudies furent aussi la Hispano-Suiza de Max Anthoine, et la Turcat-Méry de Janier.

Déjà, l'année dernière, jaloux sans doute des lauriers que remportait la maison mère, l'Automobile Club de l'Ouest, l'Automobile Club de l'Anjou avait organisé non sans succès une première course réservée aux voitures de tourisme. Le comte de Lariboisière sur une Lorraine-Diétrich et M. de Caix sur une Renault s'y couvrirent de gloire et leurs performances valurent celles de maints professionnnels.

Pour faire se renouveler semblables exploits l'Automobile Club angevin a remis, cette année, sur pied sa course, avec un règlement légèrement différent et sur un circuit nouveau. Le règlement classait les voitures de tourisme en huit catégories différentes d'après la cylindrée.

Quant au circuit de cette année, il mesurait 31 kilomètres et présentait dans sa forme et dans ses accidents, quelque analogie avec celui de Lyon.

Pour des voitures de tourisme les moyennes établies furent prodigieuses. Mais qu'il me soit permis de protester contre la qualification adoptée. Voitures de tourisme? Non. Châssis pour voitures de tourisme, je veux bien. Le règlement exigeait une carrosserie quatre places, sièges garnis; un cache-moteur du type courant; ailes rigides et marchepieds d'une largeur de 0 m 20. J'en ai vu une qui, comme carrosserie, avait quatre dossiers de baquet en tôle vissés à même le plancher et garnis de cuir à peine rembourré sur le siège; comme ailes le règlement ne mentionnant que la largeur, une voiture avait juste au-dessus de ses roues une planchette carrée de 0 m. 20 de côté! Et bien d'autres détails à l'avenant.

Je ne sais ce que l'on pourra donner un jour comme définition de la voiture de tourisme: mais il faudra bien trouver quelque chose, car celui qui vient naïvement se mettre en ligne dans les conditions conforme à l'esprit du règlement plutôt qu'à la lettre, se trouve outrageusement handicapé.

Vingt-cinq concurrents ont pris part à l'épreuves. Douze seulement ont fini, non sans nous donner le spectacle d'une course très âprement disputée par les premiers surtout. Szisz a gardé tout le temps la tête affirmant nettement sa supériorité sur tout le lot.

Duray l'a talonnée longtemps, de même que Janier et Bara. Ce fut d'ailleurs entre ces quatre concurrents que la partie sembla devoir se jouer, Duray s'arrêtait victime d'un frein cassé, Bara d'un joint d'eau desserré, Janier perdait du temps à remplacer une courroie de ventilateur. Bref, au douzième tour le classement général s'est fait de la façon suivante :

1er	Szisz (Lorraine-Diétrich)	3 h. 31′ 6″ 1/5
2e	Max Anthoine (Hispano Suiza)	3 h. 38′ 57″ 1/5
3e	Janier (Turcat-Méry)	3 h. 59′ 39″
4e	de Franck (Cottin-Desgouttes)	4 h. 00′ 19″
5e	Glaszmann (Chenard-Walker)	4 h. 04′ 41″ 2/5
6e	Dauvergne —	4 h. 10′ 51″ 1/5
7e	Leduc (Aquila-Italiana)	4 h. 10′ 52″
8e	Barateau (Nazzaro)	4 h. 26′ 01″
9e	Bara (Hispano-Suiza)	4 h. 27′ 06″
10e	Bignan (Grégoire)	4 h. 37′ 49″ 1/5
11e	Sire (Roland-Pilain)	4 h. 56′ 15″
12e	Pouzet (H. L.)	4 h. 59′ 54″

Le classement par catégories s'établissait ainsi :

3e	Catégorie	1. Bignan (Grégoire).
4e	—	1. Bara (Hispano-Suiza.
5e	—	1. Glaszmann (Chenard-Walker).
6e	—	1. Leduc (Aquila-Italiana).
7e	—	1. Max Antoine (Hispano-Suiza).
8e	—	1. Szisz (Lorraine-Diétrich).

La seule faveur que la nature leur a ménagé est de leur épargner le soleil et la chaleur, et par conséquent les crevaisons. La nature a même été plus loin ; elle a ouvert bien malencontreusement ses écluses à partir de la troisième arrivée, et c'est sous des torrents d'eau que la course s'est terminée.

Paul Meyan.

AVIATION

La sécurité en avion

La stabilité automatique n'est pas la sécurité

Par le mot de *stabilisateur* on désigna d'abord, et sans arrière-pensée, le *gouvernail de profondeur* des aéroplanes ; on en est venu aujourd'hui à comprendre par *stabilité automatique*, la faculté pour un appareil aérien, de se gouverner seul, c'est-à-dire la *conduite automatique*.

Les stabilisateurs automatiques agissent sur les organes de gouverne comme un pilote qui chercherait à conserver toujours à son aéroplane soit la même vitesse, soit la même inclinaison sur l'horizontale. Le résultat, pour les deux procédés, est de maintenir à peu près le *régime* fixé par le pilote : montée, descente, ou altitude constante. Tout comme si, ayant à traverser le désert en automobile, on reliait la direction à une forte boussole ramenant sans cesse la voiture à l'orientation fixée par avance, à cela près que le sens de la hauteur, sur l'aéroplane, serait remplacé ici par le sens de la direction. Est-ce à dire qu'une pareille voiture éviterait les obstacles? Certes non ; supposez un grand fossé oblique à sa route : elle risquera fort de se renverser si les voyageurs ne s'emparent du volant pour prendre ce fossé dans le sens convenable. Mais si le dispositif automatique est plus fort qu'eux, et garde le dessus, qu'adviendra-t-il?

Le même fait est plus accentué parce que le danger est plus proche, sur les aéroplanes. Votre stabilisateur maintient constante votre vitesse ; vous venez de partir, et la ligne d'arbres qui vous barre la route est plus haute que vous ne pensiez. Une seule ressource : vous cabrez au-delà des limites ordinaires ; votre appareil monte, mais ralentit un peu. « Tout beau, pense de son côté le stabilisateur ; notre vitesse est trop faible, piquons du nez pour l'accélérer. » Et vous piquez du nez... dans les branches. Parce que ces appareils peuvent être parfaitement réglés pour l'espace libre à l'infini, ils ne sauraient l'être dans des manœuvres dont souvent chacune diffère de la précédente.

A proximité du sol, les faits sont tangibles ; ne s'en passe-t-il point du même genre, au cours du vol, dans l'atmosphère? Et qui osera répondre non?

Première conclusion sur le principe : le stabilisateur automatique ne peut remplacer le pilote que pour les manœuvres normales qui maintiennent un régime de vol, manœuvres n'exigeant pas plus d'habileté que la bicyclette sur un terrain indéfini ; la *conduite automatique* est donc *étrangère* à la *sécurité*, elle peut lui être nuisible par le mécanisme supplémentaire qu'elle introduit.

Deuxième conclusion pratique : tout automatisme sur les organes de gouverne doit pouvoir être supprimé instantanément quand le pilote voudra reprendre la direction.

Loin de nous, d'ailleurs, la pensée de nier l'utilité de ces stabilisateurs automatiques. Nous avons trop constaté nous-même combien pénible est la position de l'aviateur, figé plusieurs heures dans l'immobilité, contraint de ne point bouger sur son siège sous peine d'un coup de gouvernail malencontreux, pour ne pas reconnaître l'avantage d'un dispositif qui, pendant quelques instants, permet eu pilote de se remuer, de se servir de ses deux mains, de se retourner au besoin. C'est même un des avantages de l'air sur la route dont nous aurions bien tort de nous priver : sur terre, seul le rail nous assure d'éviter tout obstacle ; dans l'air, ni arbres, ni véhicules adverses ne limitent nos embardées.

Laissons seulement aux appareils automatiques le rôle qui leur revient, la commodité, assez importante à elle seule, et n'allons pas y mêler la sécurité que leur nom semble appeler. Si nous faisons un concours pour ces dispositifs, appelons-le un concours de perfectionnements aux aéroplanes. Arrêtons au besoin l'équivoque en ne leur donnant plus ce nom de *stabilisateurs*. Leurs ingénieux inventeurs ne feront que gagner à ce point de vue plus net, ils ne craindront pas la faillite de leur iuvention : on ne lui demandera pas ce qu'elle ne peut donner.

N'était-ce point déjà une démonstration ?

Les divers modèles d'aéroplanes ne sont adoptés par l'armée qu'une fois éprouvés par la pratique ; il n'est pas étonnant, dès lors, qu'un seul accident mortel, à notre connaissance, soit survenu jusqu'ici au cours de la réception d'appareils militaires : mais c'est avec un stabilisateur automatique! Une simple supposition : si la maison qui le présentait n'avait pas cru, poussée par l'opinion générale, devoir lier aux avantages de son appareil celui de la sécurité, n'aurait-elle pas ce jour-là reculé devant le mauvais temps et remis les épreuves de réception ?

En ce qui concerne une catastrophe récente, l'appareil du commandant Félix n'était pas à confondre avec les dispositifs mécaniques dont nous venons de parler. Son constructeur pensait lui avoir donné une forme stable : après un assaut des remous, l'aéroplane, de lui-même, telle la flèche qui tombe toujours sur la pointe, devait tendre à se retrouver à peu près d'aplomb, l'avant dirigé dans le sens de sa vitesse. C'était bien un pas vers la sécurité. L'erreur, à notre avis, fut de rechercher de suite, dans la conduite automatique, la démonstration de cette qualité de la forme. La conduite automatique devait bien en résulter après un réglage minutieux. Mais il semble qu'on ait voulu faire ce réglage avant de s'assurer que, pour des manœuvres rapides, l'aéroplane était, *dans la main du pilote*, au moins aussi souple, aussi obéissant que les appareils ordinaires.

Puisque l'inventeur l'avait précisée lui-même, dans une description de son appareil, nous ne nous hasardons pas, en retrouvant ici l'erreur des stabilisateurs automatiques : la confusion de la conduite automatique avec la sécurité. Pour nous, il n'est entre elles aucun lien immédiat ; et contre la première nous demanderons même, au nom de la seconde, une garantie : que le pilote puisse à volonté la faire cesser, et qu'alors son appareil, dans les conditions naturelles du vol, reste aussi docile qu'un autre.

Mais le public n'a-t-il point le droit de s'étonner ? L'aéroplane qui portait le commandant Félix s'intitulait appareil à *stabilité* automatique ; il avait déjà volé, et son nom l'autorisait, deux jours plus tard, s'il eût été seulement de Chartres à Buc, à prétendre à une récompense dans le Concours de *sécurité!*

Lieutenant Lelièvre.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

La journée d'Houlgate

28 août.

Complétons aujourd'hui le règlement de la course ou plutôt des courses de côte que le Sporting Club d'Houlgate, avec notre concours, fera disputer le 28 août prochain.

Il y aura, en effet, deux concours dans la même journée.

L'une de ces courses se disputera sur ce que l'on appelle la route de la Corniche. Le départ sera donnée dans le square. en pleine ville d'Houlgate et l'arrivée se fera à 1.600 mètres plus loin après un double lacet comportant deux virages assez difficiles.

Dans cette épreuve, les concurrents, devront faire obligatoirement deux essais, regagneront le point de départ par la route de Villers.

Le programme sera, en résumé, recommencé deux fois, voitures de tourisme d'abord, puis voitures de course, les petites catégories les premières. Il importera donc, pour éviter tout retard, de se conformer exactement à l'horaire indiqué par le Sporting Club le jour de la course.

La seconde course de côte est facultative.

Il s'agit purement et simplement de grimper la falaise par un terrain qui n'est qu'une piste en assez mauvais état, et qui, par endroit, mesure près de 22 o/o. Cette côte mesure à peine 300 mètres, c'est la côte du sémaphore et, du point où se fera l'arrivée, les spectateurs auront, en outre du plaisir de voir surgir à leurs pieds les voitures se cramponnant à la falaise, le régal d'un des plus beaux panoramas.

La journée d'Houlgate est fixée au 28 août. C'est un vendredi. Nous avons choisi cette date pour ne pas priver les coureurs, qui sont aussi des nemrods redoutables, du plaisir de faire l'ouverture de la chasse deux jours plus tard.

P. M.

Ma Carrière d'aviateur [1]

PAR RENÉ VIDART

Une poussée formidable se produisait au même moment et avec mes amis Papa et Besnard une multitude compacte pénétra dans ma chambre. On y reconnaissait des dames très élégantes de la haute société gênoise. Vous devez comprendre avec quel empressement je me dissimulai dans la baignoire, laissant à mes managers le soin de faire le service d'ordre. Avant de me rhabiller, je sonnai le groom pour l'envoyer m'acheter du linge, mes bagages étant des plus modestes. Il revint les bras chargés de chemises, caleçons et chaussettes de soie. Effaré par le luxe de ces articles, je lui en demandai le prix et il me répondit que je n'avais pas à m'en préoccuper, un prince italien, membre du comité, ayant réglé la note. A ce noble inconnu, par la voix de mes souvenirs, j'adresse mes remerciements.

Mon retour à l'aérodrome s'effectuait au milieu d'une cohue épouvantable. J'avais toutes les peines du monde à arriver jusqu'à mon appareil. Au départ un jeune homme me demande d'avoir l'honneur de lancer mon hélice. Je le lui accorde volontiers et je vous assure que ce n'était pas très difficile, car la compression de mon moteur avait bien diminué depuis Paris.

Me voilà à nouveau au-dessus de la pleine mer. J'aperçois tout autour des montagnes qui trempent leur pied dans l'eau. Je commence à regretter les plaines de la Beauce !

Enfin, vers 11 heures, j'arrive à la hauteur de Pise : grâce aux renseignements très précis qu'un officier italien m'avait donnés à Gênes, je trouve facilement l'aérodrome où personne d'ailleurs n'attendait mon arrivée à cette heure. J'avais effectué tranquillement 400 kilomètres au-dessus de la mer dans ma matinée ! Vite une automobile m'emmenait à l'hôtel où je retrouvais mon regretté camarade Frey, en panne depuis deux jours, par suite du bris de son appareil.

Je me hâtais de déjeuner et je reprenais rapidement mon vol. Ma randonnée du matin m'avait donné du courage et j'étais décidé à ne reposer mes roues que lorsque la Ville Eternelle serait atteinte. Si je n'avais pas été victime d'incidents multiples, je pouvais être deuxième de la course Et quelle gloire c'aurait été de m'attribuer cette place avec l'appareil que je montais depuis Paris. Hélas ! pendant que je me livrais à ces considératons enchanteresses, une bougie se permit de ne plus pousser son travail plus avant. Comme 6 cylindres ne suffisaient pas à mon monoplan, j'étais bien obligé d'atterrir. C'est ce que je fis à Cecina. La descente fut normale, dans un terrain labouré, de peu de valeur commerciale pour faire un aérodrome.

Rarement je vis une foule aussi enthousiaste, aussi bizarre que celle qui m'entoura. Les braves paysans italiens se mettaient à genoux et embrassaient mes vêtements noyés par l'huile de ricin. Ils croyaient que j'étais un ange ou quelque diable descendu des cieux. Bientôt trois mille personnes se pressaient autour de moi et le travail le moins pénible pour moi fut la réparation de ma panne. Une fois ma bougie rebelle changée, je me prépare à repartir, mais je n'ai que 100 mètres devant moi et aussitôt après un large fossé. Est-ce celui qui précède la culbute ? Il faut faire ranger la foule et ce n'est pas chose facile. Enfin, grâce à mes paroles dont ils ne saisissent pas le sens, grâce à mes imprécations qu'ils ne comprennent pas malgré leur énergie, les braves Italiens, qui croyaient sans doute que je m'enlevais directement vers les nues, finissent par se ranger sur deux lignes approximatives entre lesquelles je devais décoller. Me voilà parti ! Mais mon appareil était lourd, j'avais toutes les peines du monde à lui faire quitter le sol, quand soudain devant moi dix paysans viennent se ranger pour me voir de plus près. Sinistre seconde ! Je n'ai pas l'embarras du choix : ou tuer les dix importuns, ou risquer la mort. Je préfère la dernière solution. Heureusement, j'en sortis sans trop de mal, restant cependant sous le choc, évanoui un quart d'heure. Mais mon pauvre monoplan était complètement brisé dans le fossé. Et quand je revins à moi, le voyant coupé en deux, avec le moteur enfoui dans le sol, j'eus une crise de larmes qui m'émeut encore lorsque j'y pense. J'embrassais mes chères ailes brisées, me roulais à terre de désespoir et pendant ce temps tous les malheureux qui avaient été cause de ma chute pleuraient encore plus fort que moi. C'était un concert de lamentations qui montait vers les cieux, mais comment allais-je faire pour terminer la course, car *je voulais* la terminer ?

Après des péripéties sans nombre, mes mécaniciens finissaient par me trouver et, grâce à leur énergie et à leur dévouement, réussissaient un tour de force qui semble presque impossible : en une nuit et un jour, sous le soleil italien, en plein champ, malgré leur fatigue, ils remettaient mon appareil sur pied. Je m'élançais alors de nouveau, entouré de ces vrais amis, mais ce départ était assez dramatique. Mon monoplan ne tenait que par des bouts de bois attachés avec des ficelles et n'était plus en somme qu'une pauvre loque, mais une loque glorieuse que je voulais conduire à Rome. Mes managers et mes mécaniciens m'embrassaient au départ comme s'ils ne devaient plus me revoir et mon fidèle ami Papa ne me cachait pas ses inquiétudes.

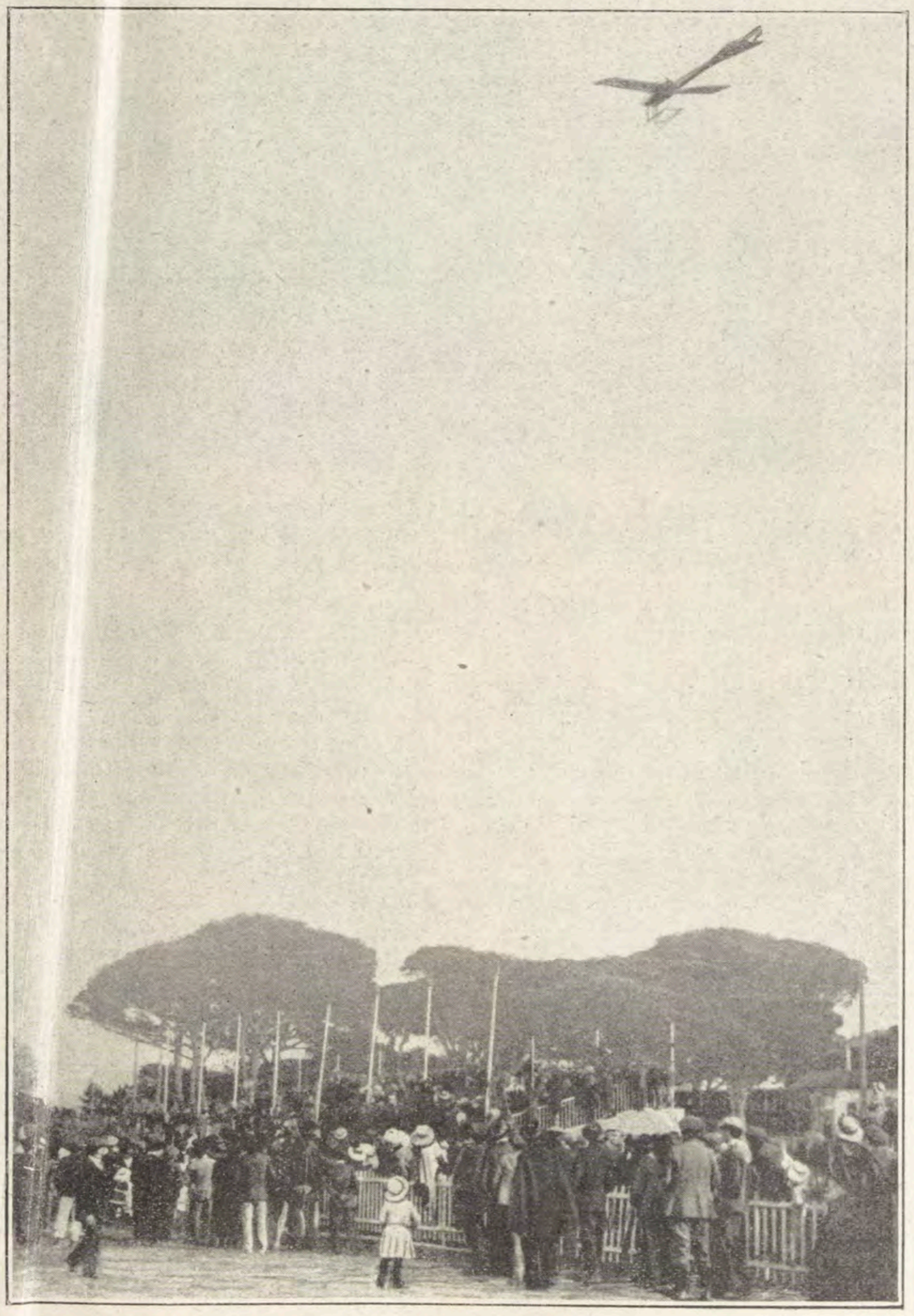
— Surtout, petit, me déclarait-il, fais attention à l'atterrissage, car à peine te seras-tu posé que ton « coucou » s'écrasera.

Je m'élève assez rapidement à 300 mètres d'altitude, il semble que le bois que j'ai laissé dans la plaine de Cecina me donne de la légèreté. Mais quand tout paraît me réserver un atterrissage prochain à Rome, voilà que ma pression commence à me donner des inquiétudes. Je ne puis continuer dans ces conditions et suis forcé de me poser à Orbetello. Le crépuscule allait faire place à la nuit et la foule qui ne m'attendait plus était très surprise de me voir arriver. Elle s'empressait de courir avec des torches vers le terrain propice. Apercevant ces feux, je pensais que c'était à l'endroit qu'ils me désignaient que je devais descendre. Malheureusement je m'étais trompé et me posais dans un terrain des plus accidentés. Ah ! quel saut périlleux ! Cette fois, il ne restait plus rien de mon appareil !

J'étais cependant assez tranquille sur l'issue de la course, car à ma chute de Cecina, j'avais envoyé une dépêche désolée à M. Deperdussin qui arrivait par le rapide avec un appareil tout neuf. Je pourrais occuper toute la journée du lendemain à le faire monter, car à Rome on procédait à l'inauguration du monument de Victor Emmanuel et les vols étaient interdits. D'autre part je n'avais plus grand besoin de me hâter, étant maintenant sûr de la place de quatrième, Frey étant passé au-dessus de ma tête pendant mon accident de Cecina et s'étant classé troisième. J'étais seul encore en course et mes espérances devaient se contenter du dernier rang.

A Orbetello, j'avais atterri près de la gare. Là encore la réception fut enthousiaste. Un rapide venant de Rome passa bientôt et les employés ayant annoncé mon atterrissage aux voyageurs, ce fut de la part de ceux-ci une chaleureuse ovation qui me rendit courage. J'en avais besoin, car je commençais à être quelque peu abattu par les successives attaques du mauvais sort.

Un cabriolet antique me conduisait ensuite à la ville où je désirais manger, car je mourais de faim. Mais là-haut, les rues étaient noires de monde et j'avais grand' peine à me frayer un passage avec



VIDART SE PRÉPARE A ATTERRIR

Vidart, malgré de nombreuses péripéties dans Paris-Rome, la première course aérienne qu'il disputait, se classait quatrième derrière Beaumont, Garros et Frey.

(1) Voir les nos 820, 821, 823 et 826.

mon équipage à travers la multitude qui m'adressait les plus bruyants vivats. Pendant le dîner, j'étais plusieurs fois obligé de me mettre à la fenêtre et d'adresser des sourires pour remercier ceux qui applaudissaient à ma fâcheuse fin de course. Quand, à bout de forces, je pouvais enfin m'étendre avec volupté dans mon lit, à peine fermais-je les yeux que la musique de la localité faisait retentir la *Marseillaise* et m'obligeait à paraître une dernière fois pour remercier la population de ses attentions touchantes, mais combien bruyantes.

Le lendemain soir, mon appareil était monté et je fixais mon départ pour le matin suivant à 6 heures.

Au moment où je passais à Avignon, mon frère qui est lieutenant épousait Mlle Courbebaisse, fille du gouverneur de Lyon. Je n'avais naturellement pu assister au mariage, mais, par une charmante attention, ma nouvelle belle-sœur, avait demandé à son mari, comme voyage de noce, de suivre ma course. Ils brûlaient les étapes pour arriver avant moi à Rome et le mauvais sort qui m'avait accablé leur permettait de mener à bien leur tentative. Je savais qu'ils passeraient à Orbetello à 5 h. 1/2 du matin, une demi-heure avant mon départ pour Rome. J'allais donc à la gare et, à l'arrivée du train, demandais s'il ne se trouvait pas un officier français, frère d'un aviateur courant Paris-Rome. Immédiatement l'employé des sleepings me répondait :

— Mais oui, M. Vidart, votre frère est là !

J'allais le réveiller en sursaut et avais ainsi le plaisir de l'embrasser ainsi que ma belle-sœur. Je leur montrais au loin, dans la brume matinale, mon appareil qui étendait ses ailes blanches et leur disais :

— Dépêchez-vous dès votre arrivée à Rome, de monter à l'aérodrome du Parioli, car, dans trois heures, je volerai au-dessus du Vatican, si Dieu me le permet. J'espère qu'il m'accordera cette grâce, car vraiment j'ai eu trop de malchance jusqu'ici dans cette course.

Le train partait et une demi-heure après, je reprenais l'air. Tout marchait à merveille. Je pensais sans cesse au rendez-vous que je venais de donner, quand, à Civita-Vecchia, à 50 kilomètres de Rome, nouvel incident : ma poire de pression saute à nouveau. Sentant le but très proche, je devenais fou dans mon appareil et, avec une imprudence que je regrette maintenant, car en aviation il faut de l'audace, mais non de la folie, je tentais cependant la chance pensant que j'aurais peut-être assez d'essence pour arriver jusqu'à Rome sans incident.

J'avais raison ! Et j'apercevais enfin la capitale s'estomper dans le lointain : mon cœur battait violemment ! Mais mon niveau d'essence baissait avec une rapidité déconcertante.

J'étais maintenant sur Rome ; je survolais le Vatican et distinguais très nettement à une fenêtre le Pape qui me bénissait au passage. C'était ensuite le forum immense, champ de colonnes brisées. Tout ce que j'avais appris au collège défilait alors dans mon esprit : je me rappelais le *de viris illustribus*, la vie de tous les hommes fameux qui avaient foulé de leurs pieds le sol au-dessus duquel je passais triomphant enfin et je songeais aux progrès de l'humanité. Mais cet entretien savant avec moi-même ne me faisait pas oublier la réalité des choses et j'apercevais enfin un gros ballon argenté qui m'indiquait le Parioli ; c'était l'aérodrome que j'attendais depuis juste huit jours, c'était le but ! J'arrêtais mon moteur et descendais à pic. A peine m'étais-je posé que je me voyais entouré d'une foule considérable. Pendant deux minutes je ne faisais que répéter :

— Suis-je bien à Rome ? Suis-je bien à Rome ?

Et quand pour confirmer les affirmations des personnes présentes, j'apercevais mon frère qui accourait vers moi pleurant de joie, je sautais en voltige hors de mon appareil et me mettais à danser une gigue effrénée.

Des amis, d'anciens camarades que j'avais connus sur les champs d'aviation français venaient me serrer la main. Je les embrassais, j'embrassais tout le monde, j'étais fou. Ma belle-sœur qui avait eu des difficultés avec un commissaire pour passer arrivait également et vous ne pouvez vous figurer le bonheur que j'éprouvais à me sentir entouré de membres de ma famille.

J'étais surpris de ne pas voir là M. Deperdussin, car il devait être à Rome depuis la veille. Nous sautions dans une automobile qui avait toutes les peines du monde à traverser la foule qui m'acclamait et j'allais vite à l'hôtel où mon constructeur était descendu. Je montais directement à sa chambre et le trouvais étendu sur son lit. Depuis 6 heures du matin, il attendait mon arrivée, mais le chasseur avait oublié de le réveiller. Il se jetait dans mes bras me remerciait de ce que je venais de faire pour sa maison. Et je regrettais de ne pas avoir pu faire mieux, tant j'étais heureux de voir briller la satisfaction dans les yeux de cet homme que je ne me permettrai de juger qu'au point de vue des pilotes pour lesquels il a toujours été si bon.

Pendant trois jours, les réceptions succédaient aux réceptions. Durant mes moments de liberté, j'allais visiter avec mon frère et ma belle-sœur les musées et toutes les antiquités romaines. Je passerai peut-être pour un vandale aux yeux de nombreux lecteurs, mais j'avoue que je me figurais ce spectacle beaucoup plus imposant. La nostalgie de mon pays me prit bientôt. Je désirais revoir ma chère famille et tous mes amis. J'étais arrivé à un tel point qu'un jour, le prince Potenziani me demandant ce que je trouvais de plus beau à Rome, je répondis sans hésitation :

— C'est la gare et le rapide pour Paris !

Nous partîmes d'ailleurs bien vite, M. et Mme Deperdussin, mes managers et mes mécaniciens. Le voyage fut très agréable : à chaque gare italienne, on m'apportait des bouquets de fleurs. Mais ce qui me fit le plus de plaisir, ce fut mon arrivée à la gare de Lyon où les délégués de différentes sociétés sportives et les ouvriers de la maison Deperdussin m'apportèrent leurs félicitations et de superbes gerbes de fleurs. J'étais très ému, mais je ne devais pas oublier l'avenir. Encouragé par ce quart de succès, je passais le soir même aux bureaux du *Journal* pour signer mon engagement dans le Circuit Européen.

Après quatre jours de réceptions à Paris, je partais avec mes mécaniciens pour Divonne, mon pays natal, où une fête grandiose m'attendait. A la gare, discours, musique et vivats m'étaient prodigués par une population fière, enfin, de me compter parmi ses enfants. Mais la plus grande joie, joie hélas ! dont j'ai été privé depuis, était de pouvoir embrasser mes chers parents qui durant toute la course avaient vécu des minutes d'angoisse et de tristesse.

Je passais une semaine au milieu de mes belles montagnes et m'arrachais de nouveau à l'affection des miens pour aller courir cette grande randonnée que constituait le Circuit Européen.

L'APPAREIL DE VIDART APRÈS SA CHUTE A CÉCINA

Dans Paris-Rome, alors qu'il était second, Vidart faisait une chute à Cécina, non loin de Rome ; son appareil était en piteux état.

CHAPITRE IV

CHANCE ET INFORTUNE DANS LE CIRCUIT EUROPÉEN

Dès mon retour à Paris, je m'occupais activement du nouvel appareil qui devait m'emporter vers les régions du Nord. C'était un monoplan différent de celui que j'avais piloté précédemment. On le nommait le « porte à faux ». Il était très allégé et devait me donner un excès de puissance assez considérable, mais le seul inconvénient c'est qu'il ne fut prêt que juste la veille du Circuit Européen. Quand je l'essayai à Vincennes, il me changea tellement de mon appareil de Paris-Rome que je me demandai comment je ferais le lendemain pour mener cet instrument, sinon à la victoire, tout au moins au but.

Je recommence deux fois mes essais, pour me mettre l'instrument en main et, Paris-Rome m'ayant donné confiance, je me trouve très heureux. Je passe joyeusement ma soirée avec des amis à Vincennes, mais, la nuit, impossible de dormir à cause du monde qui affluait à l'aérodrome. J'ai conservé un souvenir poignant de cette veillée d'armes. Pendant la nuit, 800.000 personnes défilèrent qui venaient assister à nos départs.

(*A suivre.*) RENÉ VIDART.

NOTRE GRAND CONCOURS DU TOUR DE FRANCE

La grande épreuve est courue ! Le classement officiel est proclamé.

Au moment où nous mettons sous presse, se réunit le jury chargé de contrôler le classement des réponses et d'attribuer les prix aux lauréats du grand concours que nous avons organisé avec le Comptoir général des freins de cycle Ltd.

Le dépouillement des 12.341 solutions qui avaient été mises sous scellés, comme nous l'avons annoncé précédemment, sera fait sous la surveillance du *jury de contrôle*.

Ces opérations de dépouillement et de classement seront poussées le plus activement possible.

Dans notre prochain numéro nous espérons pouvoir annoncer les premiers résultats.

L'ARRIVÉE DU PRIX EUGÈNE ADAM (2.000 m, 80.000 francs). — Maisons-Laffitte, 26 juillet.

Dorrit est parti devant Mousse de Mer, Lathyrus Djami, Fergusson, Oreste II et Sardanapale. Entre les tournants, Sardanapale menait avec Dorrit. Dans la ligne droite il se détachait devant Mousse de Mer, Oreste II et Djami. Malgré sa surcharge, Sardanapale gagnait facilement de 3 longueurs devant Oreste II.

L'ARRIVÉE DE L'OMNIUM DE DEUX ANS (1.100 m., 50.000 francs). — Maisons-Laffitte, 26 juillet.

Clairet, Mazzara et Royal Eagle à la corde, Le Melior au centre, Sun Star en dehors, ont été les premiers en action. Au parc aux voitures, Clairet et Mazzara étaient à la même hauteur, une vive lutte s'engageait, Clairet triomphait d'une courte tête.

SARDANAPALE EST INVINCIBLE

PAR STUART

Le dernier dimanche de juillet appartient à la Société Sportive, qui en tire vraiment un merveilleux parti. Ce n'est pas une bonne date. La clientèle est déjà dispersée et le temps des très grosses recettes est passé. Cela ne l'empêche pas de débourser pour les allocations de cette journée 156.000 francs. C'est un peu plus qu'elle ne donne pour la journée du Prix du Président de la République, plus que ne débourse la Société d'Encouragement dans les meilleurs dimanches de Longchamp, j'excepte celle du Grand Prix naturellement. Si les propriétaires touchent davantage certains jours, le Prix des Poules d'Essai, ou du Prix Lupin, par exemple, c'est grâce aux entrées. La Société sportive d'Encouragement fait donc pour ses deux dimanches des sacrifices à nul autre comparables, et les propriétaires, les éleveurs, le public, bref tout le monde, regrettera très certainement qu'on ne leur en concède pas davantage. Non seulement elle donne, mais elle donne bien, je veux dire judicieusement : les programmes sont non seulement profitables à ceux qui touchent, mais intéressant pour ceux qui voient. Sur les 156.000 francs de son dernier dimanche, 80 000 francs sont pour le Prix Eugène Adam ex-prix Monarque et 50.000 francs pour l'Omnium de deux ans.

Voilà vingt-deux ans que le Prix Monarque a été créé. Il date de 1893. Depuis (sauf en 1903) il s'est couru régulièrement chaque année, mais l'allocation, les conditions, le parcours, le nom même ont varié. Prix Monarque jusqu'en 1910, il devient le Eugène Adam en 1911. L'allocation était tout d'abord de 20.000 francs. Elle s'est maintenue à ce chiffre pendant onze ans, puis elle est portée à 30.000 francs en 1904, à 40.000 francs en 1906 et à 80.000 francs taux actuel, en 1911. Les conditions n'ont pas subi moins de modifications. Les surcharges étaient tout d'abord de 2 et 4 kilos. Un léger changement est intervenu en 1904 et un autre plus profond en 1906. C'est le régime actuel. Les gagnants d'un Prix de 50.000 francs portent 2 kilos de plus, d'une somme de 100.000 francs 5 kilos, de 200.000 francs 7 kilos. Quant au parcours, il a changé parfois. On a emprunté pendant les premières années la piste en ligne droite (1903-1904), puis la piste tournante (1905) pour revenir à la piste droite (1906-1910) et ensuite à la piste tournante (1911-1914).

C'est donc sur la piste tournante et avec une surcharge de quatorze livres que Sardanaple a gagné dimanche. Car Sardanapale a gagné encore une fois. Il a même gagné malgré ses sept kilos, plus facilement que jamais. Aucun de ses adversaires n'exista contre lui une seconde, pas plus Dorrit que Djami, Mousse de Mer ou un autre. Dorrit, il est vrai, a été victime d'un très regrettable accident : il a eu le tendon coupé par le fer d'un adversaire qui lui a galopé dans les jambes. Mais j'ai bien cru voir que Sardanapale l'avait dépassé et qu'il rétrogradait déjà quand l'accident s'est passé. Le train s'est ralenti beaucoup avant le tournant, ce que voyant, Stern qui était à l'arrière-garde, est arrivé en deux bons à côté du leader Dorrit, pour éviter un démarrage possible à l'entrée de la ligne droite. Un de nos confrères a fait très judicieusement remarquer qu'O'Neil s'il l'avait pu, au lieu de ralentir l'allure, l'aurait forcée, afin de rendre aussi sévère que possible la tâche de Sardanapale qui lui rendait quatorze livres dans un terrain lourd.

Deux chevaux avant Sardanapale avaient disputé les quatre grandes courses : Derby, Grand Prix, Prix du Président de la République et Prix Eugène Adam, mais aucun n'avait réussi à les gagner toutes les quatre. Finisseur avait gagné les trois premières, mais s'était fait battre dans le Prix Eugène Adam. Maintenon avait gagné comme Sardanapale les deux grandes courses de Maisons-Laffitte, Prix du Président et Prix Eugène Adam ; il avait aussi comme lui et Finasseur gagné le Derby, mais il avait échoué dans le Grand Prix.

A moins d'accident, on ne voit pas qui pourra battre Sardanapale dans ses prochaines courses. Si l'on tient compte des sommes qu'il a gagnées en deux ans, son actif s'élève actuellement (non compris les primes à l'éleveur) à 1.052.195 francs, et avec les primes à l'éleveur, à 1.115.045. Le record du monde, pour les sommes gagnées dans une carrière de courses, est de 1.466.175 francs, et il appartient à Isinglan. Il est peu probable que Sardanapale parvienne à ce chiffre, car son propriétaire a l'intention de le retirer de l'entraînement à la fin de l'année et de l'envoyer au haras prendre la place d'Osslan qu'il a vendu la semaine dernière. En mettant les choses au mieux, il ne pourrait guère gagner cette année plus de 250 000 francs. Espérons pourtant que son propriétaire se ravisera et que le record en question lui appartiendra un jour, comme tant d'autres.

L'autre événement, du dernier dimanche de Maisons-Laffitte, a été la défaite de Le Melior dans l'Omnium de deux ans. Le fils d'Ajax est un très beau poulain, qui avait produit la meilleure impression le jour de ses débuts à Saint-Cloud. L'Ecurie Edmond Blanc, l'avait préféré à Nuageux, à Florimond, à Giocanda qu'elle eût pu mettre en ligne à sa place.

En fait, Le Melior a été battu au bout des quatre cents mètres, ce qui ne permet guère de croire qu'il l'ait été sur son mérite. La course s'est terminée entre Clairet, un très beau poulain de Presto et Clairette, frère de Castagnette V et Mazzara.

STUART.

LISTMAN, QUI A REMPORTÉ LE GRAND PRIX D'OSTENDE

Listman à M. Olry-Rœderer (Barat), qui a battu Hardie dans le Grand Prix d'Ostende (2.900 mètres, 100 000 francs), est un fils de Gorgos et de Laura.

QUE VAUT NOTRE ÉLEVAGE?

PAR RENÉ RIONDET

L'ÉLEVAGE français peut être fier du succès qu'il vient de remporter au cours de l'année 1914.

En dehors des victoires gagnées sur les obstacles d'Allemagne par les représentants de M. Descazeaux, le triomphe de Durbar dans le Derby d'Epsom vient d'être suivi par les réussites plus récentes de Nuageux dans le Grand Critérium d'Ostende et de Listman dans le Grand Prix d'Ostende.

Il est permis de noter, en regard de ces résultats, la confirmation fournie par la défaite complète d'un bon quatre ans anglais, Florist, dans le Prix du Président de la République à Maisons-Laffitte.

Nous constatons enfin que ces enseignements ne sont pas négligés par les autres pays lorsque nous voyons l'Autriche-Hongrie acquérir en ces derniers temps soit par le gouvernement, soit par l'intermédiaire de son Jockey Club, des étalons tels que Sly Fox, Dagor et Ossian.

On peut encore citer, en Angleterre même, le succès magnifique d'un reproducteur français, Roi Hérode, qui, pour sa première année de monte, a produit le célèbre crack, The Tetrarch, dont la carrière triomphale fut si malheureusement interrompue par un néfaste incident.

Bref l'élevage français quoi qu'en pensent les sportsmen d'outre-Manche, affirme de jour en jour son aptitude à rivaliser avec son respectable aîné, l'élevage anglais.

Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que le fait s'explique aussi bien par la progression du premier que par la régression du second, ce double phénomène pouvant être relié à la même cause qui, dans les deux pays, produit des effets différents.

Cette cause unique, c'est la transformation progressive de l'institution des courses chez laquelle le sport s'efface peu à peu devant les procédés d'une véritable exploitation industrielle.

Survenant en Angleterre dans un milieu passionnément épris de l'élevage, qui était considéré comme un art et dont les procédés se transmettaient au sein des grandes familles ainsi que des traditions sacrées, cette modification se traduit naturellement par un abaissement de niveau : elle substitue à un organisme supérieur un agencement très inférieur.

Au contraire, en France, elle produit de bons résultats, car elle apporte l'esprit d'organisation là où il n'y avait le plus souvent que routine fondée sur une imitation purement factice de l'Angleterre. Les éleveurs s'aperçoivent de plus en plus que la recherche des croisements est féconde, que la leçon fournie chaque année par la série des épreuves doit être écoutée, que la part autrefois attribuée au hasard doit être réservée à l'étude.

Il ne faudrait pas cependant se hâter de conclure que les anciens éleveurs français ne firent qu'œuvre vaine; bien qu'ils ne représentassent pas la majorité, il y en eut, parmi eux, qui furent de véritables artistes et les éléments d'élevage qu'ils ont laissés constituent aujourd'hui des matériaux sérieux.

L'exemple le plus récent vient d'être fourni par le vainqueur de l'Omnium de deux ans, dont nous allons examiner la naissance.

Clairet, tel est son nom, est fils de Presto II et Clairette.

Clairette est née en France en 1903, par Kerym et Clémentine ;

Clémentine est née en France en 1883, par Mandrake et Pyrale ;

Pyrale est née en France en 1879, par Trombone et Graziella ;

Graziella est née en France en 1874, par le Petit Caporal et Hornet ;

Hornet est née en France en 1865, par Prétendant et Glaneuse ;

Glaneuse est née en France en 1859, par Sting et Loterie ;

Loterie est née en France en 1842, par Lottery et Hornet;

Enfin Hornet est née en Angleterre en 1829, par Partisan et Emma ; elle a été importée en France en 1839.

Nous voyons donc, en remontant de mère en mère, que la souche, à laquelle se rattache Clairet, est en France depuis huit générations.

D'autre part cette souche, qui, entre parenthèses, appartient à la famille 3, n'a fourni, parmi un nombre respectable de produits, que peu de sujets intéressants : ses résultats les plus probants ont été obtenus avec Presto II, dont l'union avec Clairette a donné Castagnette V en 1908 et Clairet en 1912.

On est ainsi amené à supposer que cette alliance doit présenter une caractéristique susceptible d'expliquer cette réussite : c'est cette hypothèse que nous allons vérifier.

Remontons jusqu'à l'arrière-grand'mère de Clairette, Graziella. Cette Graziella est une fille de Le Petit Caporal, un excellent cheval du midi, qui a pour arrière-grand'mère une certaine Destiny; la mère de Graziella, Hornet, est une fille de Prétendante, le vainqueur du Prix du Cadran de 1861, qui a pour grand'mère cette même Destiny. Graziella se trouve donc posséder à quatre générations libres, un inbreeding rapproché sur Destiny, l'arrière-grand'mère de Le Petit Caporal.

La théorie nous apprend que le meilleur moyen d'allier la descendante d'une poulinière ainsi née, c'est de la donner à un étalon apportant de son côté ce même sang.

Or, si nous considérons le pedigree de Presto II, nous voyons que cet étalon est précisément un arrière-petit-fils de Le Petit Caporal; bien plus, il est inbred à quatre générations libres sur Marignan, le père de Le Petit Caporal.

Cette union de Presto II et Clairette réalise donc, sur Le Petit Caporal, un inbreeding normal, qui offre la particularité de rappeler l'imbreeding sur Destiny que nous avons signalé chez l'arrière-grand'mère Graziella.

Voilà ce que fut cet ancêtre, dont l'influence doit être prépondérante parmi l'ascendance de Clairet.

RENÉ RIONDET.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.